

Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta

Ústav hospodářských a sociálních dějin

Velkoměsta v 19. a 20. století – křižovatky změn

Urbanistické strategie v komparativní perspektivě

Large Cities in the 19th and the 20th Centuries

– Crossroads of Transformations

Urbanistic Strategies in the Comparative Perspective

Rigorózní práce

Mgr. Michal Janata

Praha 2009

Prohlašuji, že jsem rigorózní práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité prameny a literaturu.

Obsah:

Úvod (tematické a metodologické vymezení)	3
Urbanizace společnosti: jeden ze základních rysů 19. století	17
Urbanismus I: zrod teoretické reflexe z ducha absolutismu i utopie	36
Zrod průmyslového města (exkurs k modernizaci a industrializaci)	70
Hygieia – její Telesforos vinoucí se podzemím města	91
Lux ex machina	103
Urbanismus II: strategie měst 20. století a internacionalizace teoretické reflexe	117
Přehození výhybky: postmoderní dohra	131
Otevřený závěr: chronotop měst	144
Poznámky	149
Prameny	160
Bibliografické souhrny	162
Literatura	163
Souhrn	172
Summary	174

Úvod (tematické a metodologické vymezení)

Všechna lidská sídla od nejstarších měst až po megapole¹ dneška v sobě obsahují rozpor. Na jedné straně čerpají z tradic dosavadních způsobů utváření sídel, na druhé straně v souladu s technologickým, ekonomickým, právním, politickým a sociálním vývojem jsou nucena se nově konfigurovat. Na jedné straně tedy města žijí kulturní pamětí, na druhé straně vytyčují nové sídelní vize, aby se minulost nestala pastí stagnace či dokonce rozpadu. Tato dvojznačnost však není jediná. Na jedné straně má totiž člověk potřebu citově osvojeného, domovsky zakotveného místa, a tedy stability, na druhé straně chce toto místo přetvářet, vylepšovat, měnit, a tudíž vnáší do svého sídelního chování prvek perspektivní nestability. Tato na budoucnost zaměřená a plodná nestabilita je v dlouhé časové perspektivě motorem změn, jejichž nutnost se často ukazuje až *ex post*, v měřítku lidského života však do něj vnáší úzkost a obavy. Spirálu těchto aporií sídelní dynamiky bychom mohli popisovat téměř donekonečna, ale to bychom se nedostali k popisu rozdílů sídelních strategií. Historický proces urbanizace v tom nejširším slova smyslu je tedy nikdy nekončícím výsledkem tohoto napětí.

Cílem této práce je formulace otázky, zda lze z konkrétních historických souvislostí čtyř evropských velkoměst 19. a 20. století, Londýna, Paříže, Berlína a Vídně, v metodicky odůvodněných a poměrně častých případech s přihlédnutím i k řadě jiných měst, vysledovat rozdílné strategie sídelní dynamiky. Tato práce se tedy rigidně neodrží pouze čtyř vybraných velkoměst, ale do srovnávání vstupují i další města vždy, kdy je to vzhledem k logice výkladu nutné. Často si právě výkladová linie vynutila komparační asymetrii, aby se udržela celistvost interpretace určitého jevu. To se rovněž týká i pořadí expozice problémů čtyř hlavních srovnávaných velkoměst, jejichž sled je

odlišný v každé kapitole. Výsledkem není jednoznačná odpověď, ale rozšíření interpretačního pole a hustší síť souvislostí.

Významový rozsah pojmu strategie v souvislosti se sídelní dynamikou, a tedy v kontextu této práce, je možno vymezit triádou výrazů *polity* – *policy* – *politics*, ačkoli se nikde dále v textu explicitně nevyskytují. *Polity* v této souvislosti znamená, že ze srovnání čtyř evropských velkoměst Paříže, Londýna, Vídně a Berlína by měly vyplynout shody i odlišnosti politického řádu a ústavního rámce, v nichž se tato města utvářela. *Polity*, πολιτεία zde tedy figuruje ve smyslu občanství, správy i ústavy. Koncept moderní ústavnosti lze chápat jako jedno z novodobých vyústění Aristotelovy teze z jeho Politiky: „καὶ πρότερον δὲ τῇ φύσει πόλις ἢ οἰκία καὶ ἕκαστος ἡμῶν ἐστίν.“ (A obec je také na základě přirozenosti původnější než domácnost a než každý z nás)² To, že je obec, v dnešním a historicky nedávno vzniklém pojetí ústava jako socioprávní rámec, původnější než „domácnost či každý z nás“ odpovídá právě pojmu *polity*. Modernizaci Paříže a Vídně 19. století je například možno nahlížet jako součást a zároveň i protiváhu konstitučního procesu (protiváhu proto, že urbanizaci obou měst můžeme chápat jako nástroj centralizační politiky). Do souvislosti s *polity* lze právě zařadit relevantní teoretická díla z oblasti urbanismu. Pro druhou polovinu 19. století je nejvlivnější teorií práce Camilla Sitteho *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, stejně jako pro druhou polovinu následujícího století jsou nejdůležitější práce postmoderního diskursu, tedy *The Language of Post-modern Architecture* od Charlese Jenckse a *Complexity and Contradiction in Architecture* od Roberta Venturiho. Prameny této práce jsou však nejen klíčová teoretická díla urbanistů a architektů, ale i ta, jimiž lze poměřovat specifické rysy urbanistických strategií sledovaných sídel. Například programový spis otce koncepce zahradních měst nejen ve Velké Británii, ale takřka po celém světě Ebenezera Howarda *To-Morrow: A Peaceful*

Path to Real Reform se vztahuje k jednomu z dílčích jevů sídelní dynamiky, který znamenal snížení hustoty osídlení a zlepšení ekologického komfortu, v širším měřítku se však ukázal jako neaplikovatelný. Výběr pramenů tedy vychází jednak z míry jejich vlivu na skutečné utváření viktoriánských a jiných měst, což lze dokumentovat například na knize Benjamina Warda Richardsona *Hygeia. A City of Health*, jednak z míry jejich výpovědní hodnoty jako svědectví o utváření sídel sledovaného období. Jako časově nejrecentnější pramen jsem použil vynikající práci Jana Turnovského *Die Poetik eines Mauervorsprungs*, jež vyšla česky pod názvem *Poetika zedního výstupku* v překladu bratra (zesnulého teoretika Jana) Evžena Turnovského. Česky poprvé vyšla první kapitola Turnovského knihy v roce 1999 v časopise Ateliér v mém překladu pod příhodnějším názvem *Poetika výčnělku zdi* (za cenu dvojího genitivu). Z úplně nejrecentnějších pramenů lze zmínit knihu emeritního profesora postgraduálních studií v Cambridge Dalibora Veselého *Architecture in the Age of Divided Representation. The Question of Creativity in the Shadow of Production* (v českém překladu Petra Kratochvíla pod názvem *Architektura ve věku rozdělené reprezentace*) a teoretickou práci Petra Rezka *Architektonika a protoarchitektura*. Prameny ke kapitole *Lux ex machina* jsem vyčlenil zvlášť a jejich přehled jsem shrnul v samotné kapitole.

Policy zde vyjadřuje, že součástí těchto sociálně-prostorových změn jsou konkrétní, empiricky zakotvené obsahy – konkrétní vize, rozhodnutí a historické okolnosti, jež sladují (či staví proti sobě) záměry a činy aktérů. Do této roviny možno zařadit například plán na rozšíření a přestavbu Berlína od Jamese Hobrechta (*Hobrecht-Plan*, 1862) a konkrétní (nutně okleštěnou a modifikovanou) *Stadterweiterung*, jak zněl dobový název pro rozšiřování měst spojené s připojováním sousedních obcí. Poslední rovinou strategie je to, co obvykle tvoří její dílčí komponentu, taktika při prosazování urbanistických vizí, konkrétní postoje a jednání čili *politics*. Sem lze řadit konkrétní

chování panovníka, například Napoleona III. při rozhodování o budoucí podobě Paříže. Tyto tři roviny pojmu urbanistická strategie však nevyčerpávají její význam. Zde jsou tyto významové roviny zmíněny proto, aby bylo jasnější, jak je pojem strategie sémanticky orchestrován. Hlavním cílem této práce bylo nastínit rozsah koincidencí, jež je možno spojovat se sociálně prostorovými změnami, jimiž prošla evropská velkoměsta těchto dvou století.

Jinými slovy se tato práce pokouší vymezit kulturní čas vybraných velkoměst 19. a 20. století. V této práci přebírám pojetí kulturního času ve smyslu, jaký mu dal egyptolog a religionista Jan Assmann: „Co je kulturní čas? V běžném chápání je čas objektivní veličina, dimenze jako prostor, který je možno měřit a vypočítat. Naproti tomu kulturní čas není čas měřený, nýbrž interpretovaný, jakási slitina z času a smyslu. Kulturní čas je konstrukce.“³

Tento amalgam času a smyslu je i časem historika, respektive je východiskem k periodizaci jako jednomu z jeho hlavních nástrojů. Je-li historický čas historiografickou konstrukcí, pak je *raison d' être* historiografie nikoli soubor dat, ale interpretace. Cílem této práce je tedy pokusit se nově artikulovat jedno z témat urbánních dějin Evropy: Jaké jsou parametry proměn – strategie evropských velkoměst v 19. a 20. století jako podklad pro porozumění městům naší současnosti? Jak souvisí prostorová a symbolická konfigurace měst s některými kulturními, sociálními a ekonomickými metamorfózami sledovaného období? Respektive které z těchto jevů jsou relevantní pro prostorovou rekonfiguraci měst? Tuto korelaci lze však vzhledem k její složitosti pojednat jen dílčími příklady, ale tak, aby byl jejich výběr pokud možno co nejreprezentativnější v úzkých mezích tohoto výkladu, respektive aby do rastru souvztažnosti bylo zabudováno co nejvíce faktorů i za cenu, že se poněkud znehlední hlavní výkladové linie.

Hned na začátku je třeba si položit otázku, zda je a bylo v metodologické výzbroji urbánní historiografie minulé i současné pojmové instrumentarium, jež by bylo rovnocenné například kulturnímu času v kulturologii nebo chronotopu (termín Michaila Michajloviče Bachtina) v literární vědě. Metodologicky obtížnou dostupnost takového pojmosloví se pokusí zdůvodnit tento úvod.

Jiří Pešek hovoří ve své knize *Od aglomerace k velkoměstu* o „zahlcující šíři problematiky“⁴, což je v příkrém protikladu k malé frekventovanosti děl urbánní historie v české historiografii, až na čestné a průkopnické výjimky, zmíněné níže. Je velmi nesnadné pokusit se v nepřehledném spektru literatury k vývoji měst dobrat se pojmové přesnosti, s níž pracuje například urbánní sociologie nebo urbánní geografie. Připomeňme v této souvislosti reprezentativní dílo urbánní geografie Phila Hubbarda *City*. Intelektuální historie urbanismu a projektování ve 20. století, jak zní podtitul slavné knihy britského urbanisty a urbánního geografa Petera Halla *Cities of Tomorrow*, potřebovala k nalezení relativně pojmově vyhraněného jazyka téměř 600 stran, nicméně ani zde nenajdeme takovou míru konceptualizace, s níž například Michel Foucault ve zcela jiných oblastech zkoumá zrod kliniky či vězení. Ještě více je psána v těch nejlepších tradicích anglosaského esejismu (Carlyle, Ruskin, Arnold, Eliot, Pound a plejáda dalších) kniha Tristrama Hunta o vzestupu a pádu viktoriánského města s názvem *Building Jerusalem*. Tato kniha je plná literárních aluzí, odkazů a prozrazuje rozsáhlé vzdělání britského historika, jenž toto dílo zakotvuje v širokém evropském kulturním kontextu. Opět v protikladu k české historiografii je zde spojeno pojmově přesné nastolování historických otázek s esejistickým stylem vysoké literární úrovně. Srovnáme-li však tato dvě vynikající díla (Halla a Hunta) s průkopnickou statí Manuela Castellse *Space of Flows, Space of Places: Materials for a Theory of Urbanism in the Information Age*⁵, pak vidíme zřetelný rozdíl v pojmové vyhraněnosti a v míře

zobecnění. Castells pracuje s dichotomiemi, klíčovým pojmům předchází jejich historická genealogie, pojmy procházejí sémantickou analýzou atd. Nic z toho nenajdeme ani u Halla, ani u Hunta, jehož diskurs je historiograficky esejistický. Jsou to však dva legitimní přístupy, z nichž každý má výhody vyvažované nevýhodami. Za optimálnějších podmínek by bylo aspirací této práce spojit výhody i nevýhody obou – velká míra obecnosti (v Castellsově případě) může znamenat ztrátu smyslu pro empirickou, historiograficky interpretovanou realitu, naopak Hunt přináší ve své brilantní knize celou řadu pojmů převzatých z dobových polemik a jeho *Budování Jeruzaléma* je daleko více zakotveno v historické empirii, ale může nám tu chybět větší pojmová vyhraněnost.

Avšak nejen volba metody, ale i skladba použitých pramenů a literatury konstituuje text. Základním vodítkem pro výběr literatury byla mezinárodní komentovaná bibliografie urbánní historiografie vydaná do roku 1988 od Christiana Engeliho a Horsta Matzeratha, *Moderne Stadtgeschichtsforschung in Europa, USA und Japan*. Pro literaturu od tohoto data jsou důležité bibliografické oddíly časopisu *Informationen zur Modernen Stadtgeschichte (IMS)*, který vydává od roku 1970 *Deutsches Institut für Urbanistik* pod redakcí Dietera Schotta a Christopha Bernhardta. Cenným průvodcem po literatuře o tomto tématu mi byla i anotovaná bibliografie Anthonyho Sutcliffa *The History of Urban and Regional Planning*.⁶ Důležité byly pro mou orientaci v další literatuře zvláště seznamy monografií k jednotlivým městům a zejména přehled sekundární literatury k jednotlivým teoretikům architektury a urbanismu právě v této Sutcliffově knize. Pro výběr teoretických děl byla klíčová i rozsáhlá syntéza Výběr literatury byl silně limitován především až katastrofální vnější nedostupností celé řady směrodatných děl, ale do určité míry i omezenými časovými možnostmi pracovat i s těmi dostupnými. Řadu knih jsem získal s námahou, kterou jsem mohl vynaložit na

jejich prostudování a k napsání tohoto textu. Vybíral jsem tu literaturu, jež se nejúžeji vázala k nastolenému tématu a kterou jsem považoval za nejrelevantnější. Jsem si však vědom velkých mezer už ve skladbě volených titulů, o něž se opírá tato práce. Tatáž výhrada se týká i volby pramenů. Vím, že výčet titulů, jež bych jinak velmi rád zařadil do bibliografie a jejichž hodnoty jsem si vědom, by byl mnohonásobně rozsáhlejší než skutečný seznam literatury na konci této práce, ale podmínky pro heuristickou i „realizační“ fázi byly nesmírně svízelné.

Motivem této práce byla rovněž snaha zjistit, nakolik je rozpor „břemene“ (ale i vodítka) minulosti a závazku budoucnosti inherentní nejen všem lidským sídlům obecně, ale zejména evropským velkoměstům 19. a 20. století. Každá historicky zakotvená sídelní aktivita vyžaduje zřít se paměti ve prospěch vize, ale ta bez opory právě v paměti ztrácí své pevné kontury. Aby vize byla úspěšná, musí se tedy ponechat i prostor paměti, neboť utváření sídel se nikdy neodehrává na nepopsané desce, byť celá řada měst vznikla na „zeleném drnu“. „Založená“, „apriorní“ města mají výhodu většího manévrovacího prostoru, ale i ten je limitován, jednak mentálními hranicemi svých tvůrců, tedy vzory už stávajících lidských sídel, jednak danými prostorovými, technologickými, právními a historickými omezeními. Naproti tomu města „přirozeně rostlá“, „organická“ se musejí daleko více ohlížet na svou minulost. Navazují na to, co bylo postaveno, kultivováno a jejich role je ztížena právě touto nesnadnou polohou mezi pamětí a vizí. Na vztah mezi historickou „zátěží“ a její dobovou reinterpretací se zaměřují pasáže věnované britskému gotickému revivalu a architektonickému medievalismu. Zde se ovšem odhlíží od tématu paměti, jak ho nastolil například Pierre Nora v třísvazkovém díle *Les Lieux de mémoire* či na můj vkus konfúznějším způsobem Simon Schama v knize *Landscape and Memory*.

Nika, kterou si vytváří člověk, vždy zapuštěný do širokých a někdy nepřehledných společenských vazeb, má na rozdíl od niky živočichů svou přírodní i kulturní stránku. Město je nika, kterou osazuje lidská společnost nejen ve vymezení se vůči přírodě, respektive proti jejím destruktivním účinkům (nepříznivé klima, eroze a degradace půdy, nadměrná eutrofizace vodních ploch atd.), ale i proti retardujícím silám tradice, jestliže ta ztratí svou kulturně mobilizační sílu. Tato práce se pokusila ve vysoce selektivním výběru měst 19. století a v návaznosti i 20. století sledovat vyvazování se evropských sídel z přírodních omezení a tradic. Důraz v této práci, jak vyplývá i z rozsahu jednotlivých kapitol, byl položen na 19. století, následující století zde slouží do jisté míry jako referenční bod předělu dvou urbanistických epoch.

Města rovněž ztělesňují způsob, jak si člověk či lidská společnost symbolicky osvojuje prostor a čas. Rytmus města je jiný než pulz přírody, každé sídlo má svou orientačně symbolickou síť vztahů. Má svou horizontální i vertikální topografii, své nahoře (věže, mrakodrapy, vodojemy, televizní vysílače) i dole (podzemní prostory metra, kanalizační sítě, celou skrytou technickou infrastrukturu), ale i své společensky symbolické výšiny (reprezentativní budovy, paláce, luxusní hotely) a nížiny (oprýskané okrajové čtvrtě, slumy, favely). Budeme-li se držet této topografie, pak oba exkursy, jeden o elektřině, druhý o kanalizaci, ztělesňují právě tuto dichotomii. Elektřina přinesla ke konci 19. století nejen nové vnímání městského prostoru (vynikající fenomenologii vnímání města v historické perspektivě najdeme v níže uvedené knize Christine Boyerové), ale pronikavě změnila i sídelní dynamiku. Je to ono „nahore“. Z dobové literatury bychom mohli vybrat celou řadu dokladů toho, jak zavedením elektřiny do měst se například v literárním impresionismu prosadil topos města viděného z ptačí perspektivy, ale to je rovina, kterou je zde třeba pominout.⁷ Název exkursu *Lux ex machina* je kalambúrem známého rčení z oblasti antické dramatiky a naznačuje

překvapivou „náhlost“ technologické novinky elektřiny. Stejně důležitou byla i změna „dole“. Oním „dole“ je zde míněna kanalizace, jež je druhým civilizačním mezníkem, od něhož lze hovořit o moderním (velko)městě. Také zde nebylo mytologematičtější označení kapitoly náhodné, protože i v tomto případě můžeme hovořit o zásadní, epochální (ve smyslu epochu zakládající) změně.

Časový rámec této práce je vymezen 19. a 20. stoletím a teritoriální rámec Evropou, přičemž příklady měst mimo čtyři hlavní srovnávaná jsou voleny tak, aby byly pro daný jev co nejcharakterističtější. Tuto metodu jsem použil vybočením z komparativního rámce zejména v kapitole Zrod průmyslového města. Dolní chronologickou mez lze stanovit jen za cenu deformace pohledu na značně různorodou sídelní dynamiku v celé Evropě, ale za symbolicky důležitý datum lze považovat rok 1800, kdy Robert Owen vybudoval ve Skotsku tovární město New Lanark. Zde se poprvé a v konkrétní, byť utopické podobě ukazuje souvislost industrializace a urbanismu, respektive zde je v extrémní formě urbanismus zcela podřízen diktátu průmyslu. Horní časová hranice je dovedena do postmoderního převratu, personifikovaného zde vystoupením Roberta Venturiho a Charlese Jenckse a dalších „apoštolů“ postmoderny. Postmoderní obrat znamenal paradoxně odklon od všech obrátů, předělů, a je tedy do značné míry protimluvem. Je to slevnění z přemrštěných aspirací moderny a nikoli náhodou se stala hlavním polem její působnosti architektura: „Nejznámější pro obecné vědomí se stala postmoderna v architektuře. Architektura platí za postmoderní oblast artikulace par excellence. A přece zde termín ‚postmoderna‘ nezdomácněl a prosadil se relativně pozdě, totiž teprve od roku 1975.“⁸ Postmoderní ukončení ambic moderny ji usvědčilo ze lži, protože ve skutečnosti byla určena a také recipována pouze úzkou intelektuální a ekonomickou elitou, ač byla nesena silným sociálně nápravným étosem. Jencks však postmoderně přiznal „dvojí kódování“, určení

architektury a měst nejen elitě, ale i neelitním vrstvám obyvatel. Za horní časovou mez lze tedy stanovit 70. léta 20. století a kdybychom chtěli braudelovsky žonglovat se staletími, pak bychom mohli hovořit *cum grano salis* o dvojitém (místo dlouhém) 19. století, jež skončilo právě v 70. letech 20. století.

První vydání knihy Roberta Venturiho *Complexity and Contradiction in Architecture* vyšlo v roce 1966, ale podle Charlese Jenckse lze počátek postmoderny datovat velmi přesně – 15. červencem 1972, tedy pádem Pruitt-Igoe, symbolu modernistické architektury a urbanismu v St. Louis od Minoru Yamasakiho, autora rovněž destruovaných budov World Trade Center. Předposlední kapitola je věnována otázce, proč se právě v 70. letech 20. století začala podoba měst nazírat z „lingvistického“ úhlu pohledu. Chápe-li Charles Jencks architekturu jako jazyk, nedostává se ani tak do blízkosti koncepce Benedetta Croceho, jenž vybudoval svou estetiku jako univerzální lingvistiku, ale usiluje o navrácení sdělnosti architektury i měst. Venturi a Jencks odnímají městům a architektuře v nich modernismem vnucenou němotu. Právě v zájmu „dvojího kódování“ mají města opět začít hovořit, což znamená návrat opuštěného „jazyka“ náměstí, ulic a řady dalších městotvorných prvků.

Srdcem lidské kultury jsou sídla, městská i venkovská, což je tenor celé práce, nicméně její kompoziční strategie vykrystalizovala podél několika základních výkladových os: urbanizace jako jeden ze základních rysů 19. století, chronotop měst 19. století a zrod urbanistické reflexe z ducha utopie a absolutismu, modernizace a industrializace jako konstitutivní momenty zrodu průmyslového města, elektrifikace jako jeden z nejmarkantnějších příznaků urbanizace stále ještě venkovské společnosti 19. století, kanalizace jako neviditelná podzemní civilizace, která přinesla do měst do té doby nebývalý hygienický komfort, změněná (oproti 19. století) podoba měst 20. století a konečně postmoderní tečka za zbytnělými ambicemi moderny. Některé osy jsou jen

naneseny, aby se někdy (snad) v budoucnu staly trajektoriemi dalšího výkladu, jiné jsou pojednány podrobněji. Někde práce oplývá digresemi, jež mohou oslabovat „kmen“ hlavních tematických linií, ale na druhé straně je ospravedlňuje cíl této práce – koincidovat co největší počet konstitutivních sil přerodu měst ve velkoměsta a těch pak v potenciální megapole dneška. Výkladové asymetrii by bylo možné se vyhnout pouze za předpokladu tematického zúžení. Ne vždy důsledně jsou za výchozí bod srovnání brána města Paříž, Vídeň, Berlín a Londýn. Při demonstraci tendence, kterou bylo třeba popsat, bylo přihlédnuto i k řadě jiných měst. Mohlo sice být více vyhověno striktnosti, stejně jako zde mohl být do rastru srovnání postaven širší rejstřík měst, ale bylo by to na úkor celistvosti vykládaných jevů. Podobně jako zde zmiňovaná města má i tato práce svou strategii, jež je odvislá nejen od rozsahu použité literatury a pramenů, ten nemůže být nikdy dostatečný, ale i od zcela vnějších okolností, jako je nedostatek času a životní podmínky, které mají i v mnohem optimálnější podobě daleko k laboratorním či učenecky kontemplativním výsadám. Použitou textovou strategii však zejména diktovala snaha vyhnout se pokud možno jakýmkoli formám redukcionismu.

Podstatnou metodologickou otázkou ve vztahu k tématu je dilema, jak hierarchizovat zdroje této práce. Tuto otázku lze položit ve dvou základních rovinách: obecné a vztažené ke konkrétní práci. Zásadní práce o viktoriánských městech, zejména anglosaské provenience, jako například *Victorian Cities* od Asy Briggse, se této nesnáze zbavují nejčastěji tím, že na konci knihy jsou uvedeny bibliografické poznámky či v novějších dílech bibliografické eseje. To však neřeší zásadní metodologickou otázku, co je pro urbánního historika pozdního novověku pramenem. Jsou jím regulační či územní plány nebo statistická data o socioprofesní skladbě městského obyvatelstva? V modelově ideálním případě by měla každá studie z novodobé urbánní historie vycházet z dostupných územních či regulačních plánů na jedné straně a z co nejširšího

souboru statistických dat na druhé straně, aby vznikl historicky co nejkorektnější obraz zkoumaných měst jak z hlediska sociální skladby, tak z hlediska prostorových změn. Jenže ani v případě vyhovění tomuto heuristickému požadavku bychom se nevyhnuli další nesnázi – do jaké míry se města řídila svými preskriptivně územními normami? Pokud bychom se věnovali této souvztažnosti, zjistili bychom i v rámci krátkého časového intervalu a na případě jednoho města značné odchylky i od proklamované závaznosti těchto směrných plánů. Dále by bylo třeba odlišit územní a regulační plány a i při tomto zdánlivě jednoduchém rozlišení bychom se pouštěli na tenký led skutečnosti, že v každém období (hovoříme-li o 19. a 20. století) a v každé zemi se oba typy územních norem velice lišily.

Pramenem v konkrétním případě této práce byly zásadní, ve smyslu obecně přijímané, teoretické práce 19. a 20. století, uvedené na konci této práce před seznamem použité literatury. Pramenem jsou proto, že představovaly v daném i pozdějším období urbanistické paradigma, jež bylo zároveň kritikou současného stavu měst a zároveň anticipovalo pozdější urbanistické strategie. Přímou instruktivně to lze vidět na recepci díla Camilla Sitteho *Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Tato práce silně kritizovala úpadek schopnosti komponování městských celků jako náměstí a ulic. Své plné rehabilitace se však dočkala až v období postmoderny. Přesto toto dílo můžeme chápat také jako primární prizma pro „četbu“ měst 19. století, primární, tedy pramenné. Ilustrativní jsou v tomto ohledu samotné Sitteho regulační plány. Regulační plán Olomouce z roku 1875 například je Sitteho variantou vídeňské Ringstrasse a dokladem toho, jak mnoho a zejména jak invenčně ctil své vlastní zásady.

Prameny k práci jsou tedy dobové teoretické texty. Jejich uvedením do historických souvislostí jsem se pokusil určit, jak se strategie utváření vybraných evropských měst odrážela v reflexi současníků a zároveň kritiků tohoto růstu.

Neocenitelným vodítkem mi byla při výběru urbanistické a architektonické teorie monumentální práce Hanno-Waltera Krufta *Geschichte der Architekturtheorie. Von der Antike bis zur Gegenwart*. Teoretické práce nejlépe odrážejí povahu zápasů, jež vedly městské společnosti o podobu svých sídel. U Otto Wagnera či Camilla Sitteho vidíme zcela odlišné okruhy problémů (například kompozice ulic a náměstí) než u teoretika postmoderny Charlese Jenckse, jenž se zabývá jazykem, jímž města „hovoří“, proto, že chce městům vrátit sdělnost, kterou postrádala elitářská moderna. Krátce předtím zkoumal Kevin Lynch obraz měst, respektive plynulou posloupnost jeho fází. Z celé oblasti městské vizuality se Lynch soustředil na transparentní jasnost čili „čitelnost“ městského organismu. Čitelnost (*legibility*) považoval za klíčovou vlastnost městského prostředí. Právě na Lynchově teoretickém přístupu k městu lze vidět proměnu vnímání města, respektive privilegovanost urbanistických teorií také jako dokladu „dějin mentalit“ na poli urbánní historie. Další díla uvedená v seznamu pramenů poskytla vodítko při pokusu o interpretaci „chování“ jako jedné z významových vrstev strategií jednotlivých měst.

Urbánní historii, zejména historii viktoriánských měst, charakterizuje skutečně neobsáhnutelné množství literatury, od monografií měst až po panoramaticky komparativní či syntetizující díla, těch je však velmi málo. V příkrém kontrastu k tomu je skutečně podivuhodný nedostatek původní české literatury, jež by se zabývala urbanizací českých historických zemí 19. a 20. století v širších evropských souvislostech či metodologicky v komparativní perspektivě. O to důležitější je uvést díla, jež činí z tohoto pravidla čestnou výjimku: *Evropská města na prahu kapitalismu* od Ludi Klusákové, *Od aglomerace k velkoměstu: Praha a středoevropské metropole 1850–1920* od Jiřího Peška a *Zrod velkoměsta* od Pavly Horské, Eduarda Maura a Jiřího

Musila. Jistě jsem opomenul některá původní česká díla, jež jsem při svém rešeršním pátrání nebyl schopen zaregistrovat a rád toto opomenutí napravím.

Bohužel v této práci nemohlo být přihlédnuto k teoriím vzniku měst, jak je koncipovala urbánní geografie 20. století, byť by jistě přispěly k prohloubení pohledu na urbanistické strategie 19. a 20. století. Pominut tedy musel být například teoretický příspěvek Waltera Christallera (jeho teorie centrálních míst), byť by ho bylo možné aplikovat právě u řady velkoměst sledovaného období, stejně jako nebyla vzata v úvahu teorie Augusta Löscheho o hierarchii center obchodu. Aplikací těchto a řady dalších modelů by se sice zpřesnily pojmy jako „centrální zóna“ či „městské centrum“, ale na druhé straně by se další pojmovou cizelací mohlo vytratit samotné historické téma. Aplikovatelný by byl i zonální či koncentrický model sociologa Ernesta W. Burgesse, podle něhož město vyrůstá od obchodního jádra v kruzích, právě na utváření měst 19. století. Jeho schematicnost upravuje „klínový“ model ekonoma Homera Hoyta a i jím bychom mohli falzifikovat některé stránky prostorové konfigurace zejména viktoriánských měst. Podobně byl pominut model mnohočetných jader měst geografů C. D. Harrise a Edwarda L. Ullmana.

Ze stejných důvodů nemohlo být přihlédnuto k výsledkům urbánní sociologie, zejména *community studies*, produkce prostoru (odvozené z práce Henriho Lefebvra) či koncept *housing classes* (bytových tříd) Johna Rexe. Například aplikací teorie urbánního manažerismu Raye E. Pahlby by bylo možné analyzovat vztah sociální stratifikace sledovaných měst vytčeného období a prostorové konfigurace těchto sídel. Když si v 60. a 70. letech minulého století Ray Pahl kladl otázku logiky organizace prostoru některých industrializovaných měst, rozšířil tím nejen rejstřík otázek vztahujících se k typologii urbánních strategií, ale také poskytl pojmosloví, jež by mohlo být použito k expozici historického zkoumání. Kniha Hanse Paula Bahrta *Die*

moderne Grossstadt z roku 1961 může být chápána jako sociologický pandán k *Städtebau* Camilla Sitteho z předcházejícího století a na srovnání obou důležitých děl bychom mohli analyzovat proměnu ideálního konceptu města v rozpětí téměř jednoho století, ale i tato rovina zůstává dezideratem, jež musí být oželeno. Stejně tak nemohlo být přihlédnuto k dichotomii Manuela Castellse prostoru toků a prostoru místa jako dvou rozdílných organizačních principů utváření prostorové struktury měst, aplikovatelné ovšem až na města druhé poloviny 20. století a pozdější. Jak pozoruhodné výsledky urbánní geografie i urbánní sociologie, tak celá řada dalších metodicky inspirativních podnětů musela být vyřazena z pojmového instrumentaria této práce. Zda k její škodě, či užitku, musejí posoudit jiní.

V pojmové neopracovanosti se tedy zaměříme na začátek urbanizace v užším slova smyslu, tedy na jeden z utvářecích procesů 19. století.

Urbanizace společnosti: jeden ze základních rysů 19. století

Není možné podrobit kritice všechny premisy, od nichž se odvíjí výkladová motorika textu, takže je třeba hned první předpoklad vytknout před závorku a rovnou s ním pracovat: Je to shoda většiny urbánních historiků v tom, že urbanizace společnosti tvoří jeden ze základních rysů vývoje společností 19. století. Stejně nerozborná shoda panuje i v otázce časového prvenství: První moderní urbanizační vlna se vynořila v Británii v první polovině 19. století a k jejím obecným znakům patřily: 1) úzký vztah industrializace a demografického vzestupu; 2) vzrůst městského areálu (prostorové

rozšiřování i rostoucí intenzita zástavby) a s tím související rušení městských fortifikací, které v tomto období zcela ztratily vojenský význam, a ve Velké Británii k tomu došlo dříve než v ostatních evropských zemích; 3) zvýšení hygienického standardu na jedné straně, ale snížení stavební kvality na straně druhé.

Samotný pojem urbanizace – *urbanization*, *urbanisation*, *Verstädterung*, *Urbanisierung* – se vynořuje až v průběhu 30. let 20. století. Zhruba tři desetiletí předtím byl pojem *growth* synonymem pro pozdější *urbanization*, jak se o tom můžeme přesvědčit například v díle Charlese Mulforda Robinsona *Modern Civic Art: The City made beautiful* z roku 1904: „Vskutku, nic nebylo zřejmější než růst (*growth*) „občanského pokroku“ během posledních několika let.“⁹ Tento termín bychom našli u řady anglosaských autorů té doby, ale zejména v prvořadém prameni pro toto téma, v knize Adna Ferriny Webera *The Growth of the Cities in the 19th Century*.¹⁰ Ovšem přestože panuje shoda kolem počátku toho, co se nazývá urbanizací, existuje několik autorů, jejichž periodizace urbanizace je zcela odlišná. Zejména Lewis Mumford ve své *The Natural history of Urbanization* dokonce rozlišuje tři fáze urbanizace, z nichž teprve ta třetí se kryje s „vlastní“ urbanizací, tedy s počátkem 19. století.¹¹ K historii sémantiky pojmu by bylo zapotřebí mnohonásobně více pozornosti, jež by však zabrala místo samotnému tématu, takže se od ní dále upouští.

O urbanizaci v tom nejširším a velmi nepřesném slova smyslu lze hovořit od doby, kdy se vynořila lidská sídla. V průběhu dějin, s hlubokými odlišnostmi v různých geokulturních zónách, se však měnila početní a jiná kritéria. O urbanizaci v užším slova smyslu hovoříme teprve v souvislosti s industrializací a modernizací. Tak jako prošly oba pojmy rozsáhlými sémanticko-historickými metamorfózami, nezůstal ani pojem urbanizace v užším slova smyslu jednoznačným pojmem. Protože většina relevantních urbánních historiků spojuje moderní urbanizaci s industrializací, používáme výraz

industriální urbanizace jako synonymní s urbanizací ve smyslu, jak je použit nejen v této práci, ale zejména v zásadní literatuře k tomuto tématu, knize *The Making of Urban Europe 1000–1950* Paula M. Hohenberga a Lynn Hollen Leesové. V kapitole *Lidské důsledky industriální urbanizace* vytyčili oba autoři dva charakteristické rysy: „Největší změny, které proběhly od 19. století v oblasti růstu měst by mohly být pojmenovány dvěma hesly: růst měřítka a zvýšení hustoty.“¹²

Hovoříme-li o industriální urbanizaci jako o jednom ze základních rysů 19. století, pak je třeba se zastavit u kritérií velkoměsta, neboť právě ta tvoří jedny z bodů srovnání. Velkoměsta se jeví být pro komparaci strategií vhodná z následujících důvodů: 1) kumulují městské funkce, zejména koncentrují vzdělání a kulturní podněty, 2) vynikají diverzitou sociální skladby, 3) je v nich soustředěn velký počet správních, právních a ekonomických institucí, prostřednictvím jejichž činnosti můžeme porozumět vývoji měst i společnosti v nich sídlící.

Podle obvyklé statistické definice se jako velkoměsto definuje sídlo s více než 100 000 obyvatel. Tuto charakteristiku přejímá celá řada autorů. Debatu o definici velkoměsta shrnuje v již zmíněné knize Jiří Pešek a připomíná nedostatečnost kvantitativního vymezení definice velkoměsta.¹³ Pešek kritizuje pojetí Renate Banik-Schweitzer, jež vedle obvyklé statistické charakteristiky (nad 100 000 obyvatel) zavádí nepřiliš jasnou kategorii „die weitergehend autonome Stadt“. Mísení právních, správních a statistických hledisek je velmi obvyklým prostředkem mnoha urbánních historiků, jak se vyhnout obtížné definovatelnosti velkoměsta. Ani Pešek nenavrhuje přesnější definici, která by nás vyvedla z osidel dvojznačnosti či spíše víceznačnosti pojmu velkoměsto. Pešek se totiž kloní k jejímu pojetí velkoměsta jako hospodářského hegemonu oblasti, zejména když konstitutivní pro toto kritérium není objem výroby, ale podíl nejmodernějších technologií. To je ovšem hledisko velmi podrobně a přesvědčivě

zpracované tandemem urbánních historiků Paula M. Hohenberga a Lynn Hollen Leesové. Pešek sám nenavrhuje svou vlastní definici velkoměsta, ale opírá se o komplexnější definici Horsta Matzeratha skládající se z měřítek kvantitativních, sekundárních a terciárních funkcí, míry centrálních funkcí a podílu zaměstnanců. Tuto definici podává Horst Matzerath na mnoha místech své knihy *Städtewachstum und innerstädtische Strukturveränderungen: Problemen des Urbanisierungsprozesses im 19. Und 20. Jahrhundert*.

Kvantifikačním úskalím se vymyká charakteristika Petera Altera, jež nás však nezabavuje potíží při nalézání definice. Peter Alter v předmluvě ke sborníku prací *Im Banne der Metropolen* připomíná další aspekty možné definice velkoměsta – důstojnost a statut. V 19. a 20. století tyto společensky symbolické stránky nabývají nového významu: „Metropole je tedy zvláštní případ velkého města: Je nakupením lidských talentů a schopností v dějinně vynikajícím místě, jež je vposledku na základě této koncentrace ohniskem jako zrcadlo společnosti a jejího vývoje. Metropole je centrum, kaleidoskop života, experimentální pole a měřítko pro nové výboje, ale také místo extrémů.“¹⁴ Podobně, tedy kulturně historicky, ale s cassirerovskou dikcí (Ernst Cassirer: *Filosofie symbolických forem*) charakterizuje velkoměsto James Joll: „Velkoměsto je právě tak místo jako symbol a studium této symboliky je právě tak součástí dějin velkoměsta jako studium zásobování vodou nebo kanalizačního systému. Obyvatelé i návštěvníci si o nich vytvářejí mýty. Proměna těchto mýtů ovlivňuje naše postoje k velkoměstům. Proto také nachází symbolický význam velkoměst už celá staletí trvalou odezvou: Ještě stále vyvolávají Athény, Řím a Babylon mocné obrazy a mnohostranné konotace a mezi našimi moderními metropolemi měly již okolo roku 1500 Paříž a Londýn symbolický význam, který si podržely dodnes.“¹⁵ Tato symbolická funkce velkoměsta je rozhodně směrodatnější pro odlišení metropole od měst než

kvantitativní údaje, jestliže dále nenastolujeme významovou distinkci mezi velkoměstem a metropolí. Existuje přece řada aglomerací, které přes velký počet obyvatel postrádají správní a kulturní význam. Velkoměsta mají jako svou zcela zásadní devizu symbolický kapitál, *le capital cultural*, vypůjčíme-li si tento termín od Pierra Bourdieua.

Inovativní role velkoměst, ohnisko nových společenských pohybů, tento tavící tyglík různých směrů je rozhodně směrodatnějším měřítkem toho, zda je konkrétní lidské sídlo velkoměstem či metropolí, jestliže odhlédneme od problematické synonymity obou slov. Vydáme-li se na etymologickou půdu, pak můžeme mateřské město chápat také v původně sókratovském, maieutickém smyslu, jako rodiště nového společenského směřování, protože μητρόπολις můžeme mimo úzké etymologické hranice chápat také jako vývojové ohnisko sídelní dynamiky pro ostatní sídla. V této práci je tedy dána přednost kulturněhistorickému a společenskohistorickému kritériu, jež rýsuje hranici mezi městem a velkoměstem.

Řada směrodatných autorů (Anthony Sutcliffe, Jim Dyos, Tristram Hunt, Hohenberg a Leesová a další) se shoduje v tom, že časové prvenství na poli urbanizace úzce spjaté s industrializací patří Velké Británii. Anthony Sutcliffe v knize *Towards the Planned City* ještě upřesňuje rozšířením o Německo, Francii a Spojené státy: „Zárodečné země těchto průmyslových a městských revolucí leží v Evropě a v Severní Americe. Ještě předtím se industrializace šířila z kolébky ve Velké Británii 18. století do množství oblastí na kontinentě, většinou do center těžby uhlí nebo do již existujících velkých městských center. Ve Spojených státech začala industrializace na východním atlantickém pobřeží a šířila se směrem na západ, v zásadě do velkých oblastí středozápadu a na jih do oblasti Velkých jezer. Na obou kontinentech byly rozsáhlé oblasti přímo zasaženy industrializací, ale všeobecně byly poznamenány výraznými

změnami v rozložení obyvatelstva ve prospěch měst. Tyto změny proběhly zejména ve čtyřech předních průmyslových zemích: Británii, Německu, Francii a Spojených státech.¹⁶ Při sledování odlišných popisů těchto změn distribuce obyvatel je však třeba brát v úvahu, že navzdory těmto masivním přesunům z venkova do měst i ve Velké Británii na začátku 19. století stále ještě dvě třetiny obyvatel žily na venkově. V předvečer první světové války se však již poměr obrátil. Čtyři pětiny obyvatel ve Velké Británii a téměř dvě třetiny v Německu žily ve městech. Ve Francii a Spojených státech to byla jedna polovina. Americký urbánní historik Eric E. Lampard napsal: „Během první poloviny 19. století se viktoriánská Británie stala nejurbanizovanější společností světa. (...) Velká města v té době existovala i jinde, jistě větší a lidnatější než kdykoli předtím, ale ve Velké Británii byl tento jev pouhým vnějším symptomem hlubší tendence: urbanizace společnosti. V rychlosti a rozsahu urbanizace a v intenzitě stále rostoucí populace neměla Velká Británie sobě rovného soupeře. Jestliže excelentním výkonem Británie v předchozí části jejich dějin, tedy v 18. století, bylo zahájení průmyslové revoluce, jejím neméně pozoruhodným výkonem bylo, že se jí podařilo dosáhnout první urbánní transformace.“¹⁷

Jinak ovšem vypadají počátky moderní urbanizace, začne-li analýza od protoindustrializace na venkově, jak to učinili Hohenberg a Leesová: „Nový industriální řád začal na venkově a pouze pozvolna si vytvářel městskou síť v rozsahu celého kontinentu. Analýza industriální urbanizace proto musí začít na venkově.“¹⁸ Po rozptýlené venkovské výrobě se podle obou autorů prosadil rapidní vzrůst městského průmyslu v Británii, Belgii, Francii, Německu a severní Itálii. Některé oblasti byly dokonce i v tomto období deindustrializovány, jiné naopak díky novým technologiím procházejí velkou transformací.¹⁹ Nelze však prodlévat u jejich podrobné analýzy, chceme-li postupovat podstatně selektivnějším způsobem v zájmu větší míry obecnosti

na jedné straně a menší míry historické jistoty na straně druhé a pokusit se narýsovat odlišnosti vývoje vybraných evropských velkoměst. Proto je důležitější obrátit se k obecnějším rysům této „první urbánní transformace“.

Důležitým vehikulem sídlištní dynamiky v první polovině 19. století bylo zavádění železničních tratí, jejichž rozvětvení sledovalo siločáry průmyslového rozvoje, respektive usazování průmyslu a rozvoj železničních tratí se podmiňovaly navzájem. Železnice se v první polovině 19. století podílela na utváření prostorové struktury evropských a severoamerických měst, což by si zasloužilo samostatnou studii, ale jen jejím náčrtem bychom překročili meze této práce. Skvělou prací na toto téma je kniha Wolfganga Schivelbusche *Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. V Británii byl roku 1801 zahájen provoz na první veřejné koňské železnici z Wandsworthu do Croydonu. Do té doby byly koleje s vagony taženými koňmi používány pouze v manufakturách nebo v důlní těžbě. Rok 1801 je možno považovat za počátek veřejné železniční dopravy, jež přispěla k sídelní kondenzaci v protikladu k pozdějšímu působení automobilismu. Železniční doprava vytvořila trajektorie, kolem nichž se seskupoval a nově konfiguroval sídlení prostor. Když v roce 1814 zkonstruoval George Stephenson první výkonnou parní lokomotivu, vytvářela již síť kolejí potřebnou hustotu pro tuto výkonnější a hlavně systematictější dopravu. Podobně dostředivý účinek na prostorovou skladbu měst později měla elektrifikace. Zavedení elektrických tramvajových tratí podstatně rozšířilo prostorový areál měst, protože příměstská doprava prodloužila vzdálenost mezi domovem a zaměstnáním. Například první elektrická tramvajová dráha v Paříži uvedená do provozu v roce 1855 měla vliv na prudký rozvoj této metropole, ovšem není zde úzká, přímočará souvislost, jak ukazují příklady: V Berlíně tramvaje začaly jezdit až v roce 1881, ve Vídni roku 1897. V Londýně byl zahájen provoz tramvajové trakce dokonce až v roce

1903. Z těchto časových diskrepancí zavádění elektrické tramvaje je patrné, že nelze úzce korelovat mezi touto formou dopravy a intenzitou rozšiřování prostorového areálu města. Z uchování animální trakce až do prvních let 20. století v Londýně bychom mohli usuzovat na nízkou míru expanze růstu britské metropole, což vůbec neodpovídá skutečnosti.

Prudký vzrůst měst měl své obhájce i své odpůrce. Mezi ty první patřil Adna Ferrin Weber, jenž ve své průkopnické statistické práci *The Growth of Cities in Nineteenth Century* z roku 1899 uvedl několik výhod měst: „1) Vzdělání. Město samotné má být domovem těch, kteří studují umění, medicínu, hudbu a podobně. Dokonce i v oblasti základního vzdělání převažují výhody města nad možnostmi venkovských oblastí; 2) Zábava. Opera, symfonické koncerty, výstavy výtvarného umění a další mohou být charakterizovány jako výhody vzdělání nebo zábavy, ale existuje mnoho dalších forem, které umožňuje pouze město, nikoli vesnice; 3) Životní úroveň. Touha po vyšším životním standardu, po čistě materiálním komfortu a luxusu přivádí mnoho lidí do města. Potraviny lze ve městě opatřit za ceny téměř tak nízké jako na venkově a v daleko širším sortimentu, nehledě na řadu jiných levných věcí; 4) Intelektuální život. Venkov je těžkopádný nejen pro lidi, kteří vyhledávají laciné rozptýlení, ale zejména pro intelektuálně náročnější osoby. Současná města jsou centry nejen inteligence, ale i bohatství.“²⁰

Urbanizace neznamenal jen rozšíření městských areálů nebo hygienického zázemí, ale především radikální změnu v organizaci práce a pracovního dne, jež se lišila od tradičních forem venkovského života. Přesto i ve městech převládal určitý provincialismus a lokální tradice, stále se však prohlubovala i uniformita, jejíž tempo udávala rozrůstající se tovární výroba. To s sebou neslo negativní důsledky, jež reflektovaly takové osobnosti jako John Ruskin (*The Stones of Venice*) či Thomas

Carlyle (*Past and Present; Sartor Resartus*). Otázkou chudoby a bohatství se Ruskin zabýval v řadě svých umělecko-kritických děl, ale nejvíce pozornosti tomuto tématu věnoval ve svých *Essays on Political Economy*: „Jestliže samotný král může být bohatý – předpokládejme, že je to Kroisos nebo Mausólos – vyplývá z toho, že Lýdové nebo Kárové jsou bohatými národy? Nebo jestliže jeden nebo dva otrokáři jsou bohatí, ale národ je jinak složen z chudých otroků, lze ho nazývat bohatým národem? Jestliže ne, pak musíme korigovat své představy o způsobu distribuce a nakládání s bohatstvím stejně jako představy o určitém stupni svobody podle toho, zda se vztahují k bohatství a svobodě jednoho člověka nebo všech členů společnosti.“²¹ Sociální étos 19. století a způsoby jeho uchopení jdou nad rámec této práce, byť za cenu deformace proporcí samotného tématu, ale na tak malé ploše, vymezené hlavně velice skrovnými časovými možnostmi, nelze téma urbanizace – industrializace – sociální hnutí (či dobový sociální étos) být jen načrtnout. Kromě Carlyle a Ruskina, pokud bychom chtěli zůstat na britské půdě, by bylo třeba vsadit do kontextu i příslušné dílo Friedricha Engelse, velmi zajímavě interpretované Huntem v podkapitole Engels's Manchester mnohokrát zmíněné knihy, ale i názory Benjamina Disraeliho, Williama Gladstona a řady dalších.

S urbanizací viktoriánské Británie souvisí i změna demografické struktury, o níž podrobně píše Lampard: „Během panování královny Viktorie se populace Velké Británie zdvojnásobila. Statistika z roku 1901 uvádí, že téměř 77% z celkových třiceti šesti milionů obyvatel žilo ve městech. V důsledku fenomenálního vzrůstu měst dosahovala britská mortalita svého vrcholu v roce 1849 – okolo 24 až 25 úmrtí na 1 000 obyvatel, později se snížila z 22 až 23 úmrtí na 1 000 osob, v pozdních šedesátých letech na zhruba 17 až 18 úmrtí na 1 000 obyvatel v závěru století. Naneštěstí se tato změna nedotkla těch nejmenších. Počet úmrtí dětí pod jeden rok na 1 000 narozených byl tak stejně vysoký v pozdních devadesátých letech 19. století – 155 až 160 úmrtí na

1 000, což byl téměř stejný podíl jako v předchozích pozdních šedesátých letech. Zatímco přibližná porodnost, která vzrostla ze zhruba 30 narozených na 1 000 obyvatel v pozdních třicátých letech na 36 narozených na 1 000 obyvatel v pozdních šedesátých letech, klesala neustále na méně než 29 narozených na 1 000 obyvatel v době královny smrti.²²

Demografickou situaci ve viktoriánské Británii lze nejlépe doložit na příkladě Londýna. Jeho demografickou skladbu ovlivňovala také imigrace, jež v britské metropoli dosáhla svého maxima v desetiletí 1841–1851, kdy tvořila 40, 2% přírůstek obyvatel, ale opět poklesla v průběhu šedesátých let a ještě silněji pak v letech 1881–1891, kdy začal velký přesun obyvatel z jádra velkého Londýna na předměstí. Kromě této velké londýnské suburbanizace osmdesátých let následovala i ostatní velká města v Anglii a Walesu příkladu britské metropole. Mezi lety 1821 až 1871 vzrostl tento podíl o polovinu. Instruktivní je srovnání podílu imigrantů na 1 000 obyvatel v rozmezí desetiletí 1881–1891: Manchester 717, Belfast 654, Leeds 300, Birmingham 257 a Edinburgh 94. Lze tu vystopovat vztah mezi rozšiřováním městského areálu a mezi počtem obyvatel stěhujících se za dosavadní hranice města opět v přepočtu na 1 000 obyvatel a to v období osmdesátých let 19. století: Sheffield 4, Dublin 120, Bristol 785 a Londýn dokonce 1 289. Migrace do měst se podílela na demografickém vzrůstu více než polovinou v 23 z 30 největších evropských měst v roce 1877.²³

Nepanuje zcela shoda v numerických hodnotách pro vzrůst evropské populace v 19. století, ale celkově je třeba zdůraznit úzkou korelaci mezi velikostí měst a demografickým vzestupem. James Johnson uvádí obecná čísla v *Urban Geography*: „Městská populace Anglie a Walesu se mezi lety 1871 a 1911 zdvojnásobila a vzrostla ze 14 milionů na 28 milionů. Během téže doby se počet městských obyvatel ve Francii zvýšil z 11 milionů na 17, 5 milionů.“²⁴

Rovněž Andrew Lees spojuje urbanizaci se vzrůstem obyvatel a uvádí tyto údaje: „Za méně než jedno století (1800–1910) vzrostl počet obyvatel Velkého Londýna z 1, 1 milionů na 7, 3 milionů a Manchester ze 75 000 na 714 000, Paříž z 547 000 na 2, 9 milionů a Marseille ze 111 000 na 551 000; Berlín ze 172 000 na 2 miliony a více a Essen ze 4 000 na 295 000. (...) Jako výsledek těchto změn začali statistici v mnoha zemích rozlišovat mezi průměrně velikými nebo městy střední velikosti a mezi velkými městy (známými pod pojmem velkoměsto, *grande ville* nebo *Grossstadt*) s více než 100 000 obyvatel. Počet takových sídel vzrostl v Evropě i v Americe více než sedmkrát.“²⁵

Viditelnou a průkaznou změnou však byla urbanistická přeměna měst ve smyslu změny prostorové organizace. Haussmannova Paříž hrála při industriální urbanizaci roli paradigmatu, ačkoli původní inspirace byla londýnská. Anthony Sutcliffe uvádí v páté kapitole s názvem France. The Reluctant Planner knihy *Towards the Planned City*, že ještě v 18. století většina francouzských měst rostla pomaleji než jejich anglické protějšky a že navíc větší francouzská města utrpěla velké populační ztráty v důsledku událostí 90. let 18. století. „Na začátku 19. století žila ve francouzských městech pouhá jedna pětina populace v poměru k téměř jedné třetině v Anglii. (...) Londýn měl v roce 1801 dvojnásobek obyvatel oproti Paříži v témže roce, avšak města jako Lyon, Marseilles a Bordeaux měla okolo 100 000 obyvatel, což bylo stále víc, než kolik obyvatel mělo jakékoli provinční město v Anglii.“²⁶ Politickým zadavatelem přeměny francouzské metropole v moderní velkoměsto byl Ludvík Napoleon, jenž již při jmenování Georga Haussmanna prefektem v roce 1853 mu předal svůj vlastní plán na přestavbu Paříže. Modernizaci Paříže předcházela řada expropriačních dekretů, jež se staly příkladem pro podobné stavebně právní normy v dalších evropských zemích. V této souvislosti by jistě bylo zajímavé srovnat stavebně právní normy jednotlivých

evropských zemí, byť by z této komparace nebylo možno vyvodit nic dalšího pro odlišení urbánního vývoje. Součástí přestavby bylo zefektivnění pařížského správního aparátu. Tento efekt, jak lze doložit na příkladu Berlína, nebylo možno zaznamenat u řady dalších měst. Zatímco posílení centrální role administrativního aparátu bylo prostředkem k urychlení samotné přestavby, těžištěm prostorového plánu bylo propojení vnitroměstské dopravy s nádražím. Vedlejším účinkem, ale současně i záměrem byla hygienizace středu Paříže, neboť prorážení nových bulvárů padly za obětí tisíce zdravotně nevyhovujících domů. Finance nebyly určeny jen k výstavbě nových komunikací a budov, ale i k demolici starých objektů a vykupování pozemků, ulehčenému ovšem vyvlastňovacími zákony. Jak uvádí Jiří Pešek v již zmíněné práci, v letech 1851–1869 (do Haussmannova vynuceného odchodu z funkce v lednu 1870) tak město Paříž vložilo do své „haussmannizace“ 2, 5 miliardy franků, tedy nominálně čtyřiačtyřicetinasobek komunálního rozpočtu z roku 1851.²⁷

Často zmiňovaný vojenskopolitický motiv, tedy schopnost potlačit případnou revoluční činnost, byl spojen s vytlačováním společensky a příjmově nižších tříd ze středu města. Zároveň se však rozrostly okrajové pařížské čtvrti, kam plynul příliv obyvatel ze dvou zdrojů, jednak z vnitřních částí Paříže, jednak z venkova. Protože však akční rádius haussmannizace nebyl tak široký, vytvořila se infrastrukturní nerovnováha, neboť veškeré investice do infrastruktury souvisely s ražením nových bulvárů zejména ve středu Paříže, kdežto okrajové čtvrtě zůstaly bez kanalizace i vodovodu. Tím se ovšem vytvářela na okrajích Paříže potenciálně výbušná situace, jež znepokojovala Napoleona III. Po Haussmannově odchodu se do popředí dostaly otázky dopravní a hygienické. Od roku 1871 se vážně uvažovalo o metru jako účinném prostředku proti dopravní přehlcenosti Paříže. Jeho první úseky byly uvedeny do provozu až v roce 1900.

Hausmannova koncepce vyrůstala z tradic francouzského absolutismu a svůj charakter také vtiskla prostorové organizaci Paříže. Velký kontrast mezi luxusním centrem a nuznými předměstími sice nebyl typický jen pro Paříž, ale toto „hlavní město 19. století“ (Walter Benjamin) vytvořilo typický kontrast reprezentativního středu a nerepresentativní periférie. Tato symbolicky reprezentativní dostřednost je charakteristickým rysem urbanistické strategie Paříže 19. století. Další evropské metropole, jež se snažily o podobný kontrast, tohoto cíle nedosáhly. Strach Napoleona III. z reprízy revolučních událostí učinil z Paříže té doby silně kontrastní a značně nevyvážený urbanistický útvar s velkoměstským pulzem v centru a maloměstskou zaostalostí na okrajích. Teprve s koncem haussmannovské éry se začíná Paříž scelovat po hygienické a dopravně infrastrukturní stránce.

Přestavbu Vídně rovněž inspirovaly revoluční události 1848. Na rozdíl od Paříže však byla přestavba rakouské metropole nesena snahou o autonomii, o vyčlenění ze správního systému Rakouska. Toto úsilí zmařily obavy německých liberálů, kteří v tomto kroku spatřovali ohrožení etnické (německé) identity Vídně. Nové obecné zákonodárství po roce 1848 umožnilo včlenit do vídeňského městského organismu 34 předměstských obcí ležících mezi barokní fortifikací a „*Linienwall*“. *Provisorische Gemeindeordnung* z 9. března 1850 proměnila těchto 34 obcí v šest nových vídeňských okresů. Podobně jako v případě haussmannizace ani do koncepce Ringstrasse nemohli mluvit zastupitelé sjednocovaných obcí. Navíc *Stadterweiterungskommission* musela pod nátlakem vlády a panovníka podstatně změnit původní plány Ludwiga Förstera a dvojice Eduarda van der Nülla a Augusta Siccardsburga. Mezi architektonické a urbanistické protagonisty Ringstrasse nutno uvést ještě jména jako Theophil von Hansen, Gottfried Semper, Karl von Hasenauer a Heinrich von Ferstel. Reminiscence na revoluci 1848 způsobily, že podobně jako při haussmannizaci hrály důležitou roli

vojenské důvody i při budování Ringstrasse, proto zde stálo několik kasáren s klíčovými jednotkami, jež bylo v případě vzpour možno pohotovostně nasadit. Konjunkturu budování Ringstrasse přerušila až celoevropská hospodářská krize 1873, ale proces rozšiřování a sjednocování Vídně probíhal až do devadesátých let. V osmdesátých a devadesátých letech se posílil reprezentační charakter Ringstrasse. Na druhou stranu zde místo původně plánované rezidenčně reprezentační Donaustadt po ekonomicky nešťastném roce 1873 vznikla průmyslová a dělnická čtvrť Brigittenau. Rozšiřování, administrativní i prostorové, bylo provázeno demografickým vzestupem, jehož meziroční růst činil průměrně 3, 8%.²⁸ Podobně jako Paříž i Vídeň vyrostla v evropské velkoměsto jako nástroj panovnického absolutismu. Byť zde nehrály úlohu celoměstské urbanistické aspekty, nevznikla zde taková disproporce mezi Innenstadt a okrajovými čtvrtěmi, jaká se vytvořila mezi jádrem Paříže a jejími okrajovými čtvrtěmi. Vídeň byla v době největší přeměny v 19. století podstatně urbanisticky vyrovnanějším útvarem než Paříž.

Urbanistická strategie Berlína stála ve znamení prudkého rozvoje mladého státu. Anthony Sutcliffe si klade otázku, proč dosáhla tato země v tak krátkém čase vedoucí pozice v urbanismu. Sutcliffe cituje Patricka Abercrombieho, podle jehož výroku z roku 1913 dosáhlo Německo v oblasti moderního urbanismu nejvyšších výsledků: „Industrializace a urbanizace, která ji doprovázela, mohou poskytnout jen část odpovědi na tuto otázku. Zajisté zde byla urbanizace v mnoha ohledech daleko rychlejší a revolučnější procesem než v Británii, Francii a dokonce i ve Spojených státech. Zrodila masivní růst měst, obzvláště velkoměst. Nezačala však dříve než v polovině 19. století a je nepravděpodobné, že by se vynořil v následujících padesáti letech tak rozvinutý urbanismus, pokud by městská správa nezdědila předprůmyslový rámec intervencí, jež mohly být vypracovány tak, aby vyhověly novým potřebám.“²⁹ Předním

městem Německa se stal Berlín, který vyšší podlažností zástavby předčil všechna ostatní německá města. Od roku 1840 se podle Sutcliffa staly typickými pro Berlín vysoké *Familienhäuser* (bloky nájemních domů pro nižší příjmové vrstvy) a *Mietkasernen* (nájemní domy pro nejchudší). Středním vrstvám byly určeny *Miethäuser*. V městském půdorysu kolem roku 1850 byla patrná tři různotvará náměstí: na západě Quarré (Pariser Platz) a Oktogon (Leipziger Platz) a na jihu Rondell (Belle Alliance Platz). Městu dominoval kříž severojižní osy Friedrichstrase a východozápadní Unter den Linden. V první polovině 19. století se staly významnými rozvojovými zónami Köpernickler Feld a Stralauer Viertel. Byly to největší dostupné oblasti vhodné pro plánování nových ulic. Na rozdíl od Paříže nehrály v Berlíně velkou úlohu vyvlastňovací zákony. Zejména v 70. letech 19. století se městské správy začaly spojovat s *Baugesellschaften* a vyvlastňovací zákon – *Enteignungsgesetz* – z roku 1874 nesehrál nijak zásadní roli. Autorem plánu přestavby Berlína byl James Hobrecht, jehož *Bebauungsplan* byl poprvé publikován v roce 1862 a byl natolik prozíravý, jak uvádí Sutcliffe, že platil až do roku 1919. Předností Hobrechtova plánu byla kontinuita mezi rozvojem z první poloviny 19. století, zejména v oblasti Köpernickler Feld, a novým předměstským prstencem zástavby. Z faksimile plánu, uloženého v *Landesarchiv Berlin*, je patrná převaha rozsáhlé blokové zástavby a širokých ulic. Převahu uzavřených bloků vyrovnávají otevřená náměstí jednotlivých městských okrsků. Touto naprosto jedinečnou urbanistickou kompozicí se Berlín zásadně liší od Paříže, Londýna i Vídně. Pro zajištění dostatečné zeleně bylo důležité i včlenění stávajících královských parků a příměstských přírodních enkláv. Po aktivizaci Hobrechtova plánu prošel Berlín v letech 1861 až 1876 intenzivním stavebním ruchem. Na rozdíl od Paříže a Vídně byla zástavba Berlína rovnoměrně koncentrovaná, respektive nevznikla disproporce mezi centrem a okraji jako v případě Paříže. Některé čtvrti si zachovaly původní charakter,

jako tomu bylo zejména v severovýchodní části Berlína, v Königstadtu. Ke konci 19. století se zvýšila hustota blokové zástavby, jejíž kritikou se zabýval zejména *Deutscher Verein für öffentliche Gesundheitspflege*. Referenční berlínskou čtvrtí se stala Villenkolonie Grunewald, kterou němečtí reformátoři kritizující přílišnou hustotu *Mietkasernen* uváděli jako příklad zdravé urbanizace. Až do konce století však byla předměstí domovem těch nejbohatších vrstev. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že vznik a společenská akceptace předměstí jsou úzce spjaty s celkovou modernizací měst. Společenské přehodnocení okrajů měst jako rezidenčně hodnotných je důležitým zlomem, neboť v předmoderním městě na okraji bydlí ty nižší společenské vrstvy. Sutcliffe popisuje tento suburbanizační přelom následovně: „V předindustriálním městě instituce produkující bohatství, mezi nimiž byly nejprominentnější obchod a správa, měly sklon se soustřeďovat v centrech a spojovat se s domy těch nejbohatších a nejmocnějších. Chudí bydleli na periférii. Takové uspořádání bylo spojeno se statickou populací a malou expanzí na okraje měst. (...) Industrializace transformovala tuto strukturu a přinejmenším od poloviny 19. století se usazoval průmysl v centru měst. Doprovodné jevy jako znečištění ovzduší a hluk stejně jako přítomnost hrubých a chudých pracujících vyhnaly nejvyšší i střední třídy z center měst. Zatímco manuálně pracující se v rostoucí míře usídlovali poblíž center, blízko výkonu své práce, vlastníci a vedoucí a profesně vyšší třídy naopak začali mít v oblibě předměstí. Jak mýjel čas, změny v organizaci i výrobě, zlepšení v oblasti dopravy a vytváření předměstského prostředí vedly stále větší část celkové populace k participaci na tomto hnutí přesídlování ven z města. Toto rozšiřování areálu měst mělo za následek to, že nejbohatší členové společnosti se stěhovali na levnější pozemky a těšili se z maximalizace zisků z těchto pozemků stejně jako z toho, že jejich domácnosti měli užitek z nového prostředí.“³⁰

Pruské hlavní město se zdvojnásobením počtu obyvatel v letech 1816 až 1847 (ze 197 000 na 409 000) stalo čtvrtým největším evropským městem za Londýnem, Paříží a Petrohradem. Jak uvádí Cyril Buffet, „tento rozmach není následkem vzrůstu počtu narozených a úbytku úmrtí – dětská úmrtnost je zde stále velmi vysoká, ale následkem velmi pozitivní migrační bilance. Ze dvou set tisíc obyvatel, kteří za první polovinu století v Berlíně přibyli, jen čtvrtinu tvoří rodilí Berličané! To je přímý důsledek zrušení nevolnictví, které zvýšilo možnost pohybu venkovanů. Ti přicházejí do hlavního města hlavně z pruských provincií, především z Braniborska.“³¹

Britská urbanizace probíhala v předstihu vzhledem k ostatní Evropě. Sutcliffe uvádí, že v nejbohatších a nejlidnatějších oblastech Spojeného království, tedy v Anglii a Walesu, vzrostl podíl městského obyvatelstva z 20–25% v raném 18. století na zhruba 33% v době prvního britského sčítání obyvatel v roce 1801. K roku 1851 to bylo již 54%.³² Výraznou známkou britské industriální urbanizace byla okolnost, že municipalita v rané fázi industrializace měla malý vliv na vývoj ve svých „vlastních“ městech. To vedlo k tomu, že některé měšťanské vrstvy vyvíjely petiční tlak na parlament k vydání takových zákonů, jež by umožnily vznik institucí kompetentních k řízení těchto průmyslových transformací. Parlament odpověděl přiměřeně situaci. Do poloviny 19. století byly v britských městech vytvořeny místní rady, v jejichž kompetenci bylo například osvětlení, chodníky nebo kanalizace. Po vydání *Public Health Act* v roce 1848 přešla starost o sanitární a jinou infrastrukturu do rukou městských samospráv, což se projevilo ve stavebním vzruchu na tomto poli. V samotném Londýně však zůstalo soukromé vlastnictví vodovodu a kanalizace až do roku 1904, jak uvádí ve své knize *The Government and Misgovernment of London* William Alexander Robson.³³ Tato silně polemická, avšak stále vlivná studie z roku 1939 kritizuje slabost londýnské samosprávy v 19. století. Ani druhé vydání z roku

1948 dovedené do roku 1945 nepřináší v tomto ohledu žádnou revizi. Podle Robsona londýnská samospráva neměla dostatečné pravomoci k tomu, aby mohla být britská metropole plánována dostatečně efektivně. Přes tuto zásadní odlišnost – rozhodování o vývoji města nespočívalo ani na bedrech panovníka či vlády, ani nebylo dostatečně v kompetenci místní samosprávy – nezaostával vývoj Londýna za rozšiřováním a scelováním velkoměst na kontinentě. Reálné příjmy byly obecně v Británii vyšší než v kontinentální Evropě. Původně venkovská půda přecházela do vlastnictví individuálních stavebníků daleko svobodněji než na kontinentě také kvůli zbytkům některých feudálních institucí a racionalizovanému zemědělství, jež předcházelo a zároveň doprovázelo industrializaci. Nájemní systém pomáhal oživit spekulativní boom a navíc většina britských měst neměla opevnění, která by bránila územní expanzi. Dostatek kapitálu a liberální podnikatelské prostředí přispěly k rozvoji rezidenčního stavění, které bylo intenzivnější než v Paříži, Vídni či Berlíně nebo vůbec v evropských metropolích. Výsledkem byl vyšší standard bydlení v Londýně i v ostatních britských městech než na evropském kontinentě. Na druhou stranu nesmíme ovšem zapomínat na existenci brlohů a chudiny žijící ve stísněných podmínkách. Podíl individuálního bydlení byl však přesto vyšší než například ve Francii či Německu. Hustota osídlení byla mnohem nižší, s výjimkou Skotska. Rodinné domy byly normou i pro dělníky a ve vzrůstající míře se prosazovaly ve středních a vyšších vrstvách řadové domy. Tento vysoký podíl individuálního bydlení měl v Británii tradici, jak to dokládá i Luďa Klusáková v knize *Evropská města na prahu kapitalismu* i pro předcházející století: „Dalším charakteristickým rysem i velkých anglických měst byl relativně nízký ukazatel počtu obyvatel na jeden obydlený dům. Ve druhé polovině 18. století činilo to v Birminghamu, Manchesteru, Leedsu a Liverpoolu v průměru 5, 83 obyvatel na dům. Roku 1801 žilo v 18 městech, manufakturních a provinčních centrech vesměs nad

10 000 obyvatel v průměru 6,10 a roku 1821 – 6,00 na jeden dům. Přitom v deseti manufakturních centrech to bylo 5,97 obyvatel na dům (jejich průměr zvedal Newcastle a Sunderland) a v provinčních centrech, jichž bylo sedm, byl průměr 5,83 obyvatel na dům.“³⁴ Nutno dodat, že přes tyto výhody vysokého podílu individuálního bydlení poskytovaly podmínky pracujících „diametrálně odlišný výsledek v porovnání s podmínkami života buržoazie a majetných vrstev.“³⁵ Sociální diferenciacie v oblasti bydlení byla jen jedním, byť velmi důležitým, faktorem pauperizace na jedné straně a majetkové augmentace na druhé.

Díky koncentrovanému vlastnictví půdy však byli developéři schopni poskytnout v Londýně i řadě dalších měst dostatek prostoru pro nové budovy. Londýnské rezidence pro střední a horní vrstvy byly navrženy tak, že jejich standard dlouho nepřekonala zástavba v Paříži či Berlíně. Protože vysoký standard bydlení byl dostupný více společenským vrstvám než v ostatní Evropě, nebyla pro Londýn ani jiná britská města naléhavým požadavkem samosprávná či vládní intervence do utváření britských měst tohoto období. Tato ambice se vynořila v Londýně až v posledních třech desetiletích 19. století.

Oproti Paříži, Berlínu i Vídni se právě díky těmto příznivým okolnostem Londýn vyvíjel harmonicky co do prostorové skladby města. Nenajdeme zde nerovnováhu mezi reprezentativním centrem a předměstími jako v Paříži. Když byla v roce 1860 na břehu Temže dokončena budova parlamentu, jedna z reprezentativních dominant tehdejšího města, nijak netvořila kontrast ke stále více se suburbanizujícím se okrajům Londýna. Když se v roce 1877 stala Viktorie *Empress of India* a z monarchie se tak stalo skutečné impérium, Londýn tuto imperiální slávu skutečně ztělesňoval svým velkoměstským charakterem, který chyběl v téže míře Paříži, Berlínu a Vídni.

Urbanismus: zrod teoretické reflexe z ducha absolutismu i utopie

V této kapitole je nastíněna souvztažnost mezi urbanizací měst 19. století a mezi zrodem teoretické reflexe. Právě tato časová koincidence přímo nabízí analýzu dopadu teorie na utváření sídel *a vice versa*. V této práci jsou však pouze nastíněny možnosti této analýzy, protože ta je možná pouze ve vztahu k menším celkům z celkového tématu. Tato souvztažnost je právě od 19. století podstatná pro vztah mezi chápáním měst v teoretickém diskursu a mezi prostorovou konfigurací těchto sídel. Explicitně i implicitně je proto sledován vztah obou v celé této práci. Z této korelace by mělo vyplynout pevnější orientační měřítko srovnání komparovaných měst.

Devatenácté století nejen vtisklo podobu dnešnímu vzezření měst, ale přineslo také zrod urbanismu jako teorie stavby a kompozice měst. Tento zrod poznamenala zátěž, kterou nádherně ilustruje odstavec z kapitoly *The City of Towers: The Corbusian Radiant City: Paris, Chandigarh, Brasilia, London, St Louis, 1920 – 1970* z knihy Petera Halla *Cities of Tomorrow*. Je zvláštní, že přestože je kniha věnována intelektuální historii urbanismu, není samotnému zrodu této disciplíny věnována ani věta. Hall píše o vztahu Le Corbusiera k Ludvíku XIV. v jiné souvislosti, nicméně bude užitečné tuto pasáž nikoli *in extenso* ocitovat: „Paříž, jak vyvodil mladý Corbusier, mohla být zachráněna pouze intervencí *grands seigneurs*, mužů „bez výčitek svědomí“: Ludvíka XIV., Napoleona, Haussmanna. (...) Ve své rané knize *L'Urbanisme* s obrázkem Ludvíka XIV. osobně dohlízejícího na výstavbu Invalidovny došel k závěr, že je zapotřebí si stále připomínat tyto velké urbanisty. (...) Celý svůj život hledal současného *Roi Soleil*, ale nikdy ho nenašel.“³⁶

Jak ukázal pozdější vývoj urbanismu, nikoli ironickou shodou okolností, jak dokládá například Le Corbusierův *Plan Voisin* z roku 1925, se stalo corbusierovské *ville*

radieuse noční můrou tvorby lidských sídel, duchem, jenž se nejhorším možným a naprosto extrémním způsobem vyjádřil v hrůzné realitě socialistických panelových sídlišť. Béranger z Ionescova *Tueur sans gages* stojí tváří v tvář právě těmto zářícím městům. Ve vynikající knize *Architektur wie sie im Buche steht*, která dosud nejucelenějším způsobem traktuje vztah literatury a architektury/města/místa, se uvádí důvod, proč Ionesco použil právě Le Corbusierův pojem: „Ionesco použil Corbusierův pojem *cité radieuse* proto, že se o *Unité* v Marseille v té době hodně diskutovalo a že se tehdy této stavbě rozumělo jako příslibu lepší budoucnosti, jejíž stinné stránky však Ionesco viděl dostatečně jasně.“³⁷

Zrod urbanismu jako teoretické reflexe později institucionalizované v samostatnou disciplínu, obsahoval v sobě toto neblahé dědictví francouzského absolutismu, jež spočívalo v představě, že je možné sídla stavět *more geometrico* bez účasti těch, kdo v nich mají bydlet či dokonce bydlí. S tím souvisel utopismus některých urbanistů a tento urbanistický utopismus má velmi bohatou genealogii, kterou zde nelze nastiňovat pro její obrovský rozsah od Filaretovy Sforzindy přes Chaux od Clauda-Nicolase Ledoux až po geodetická zastřešování Manhattanu Richarda Buckminstera Fullera z roku 1960. Důležitá je okolnost, že urbanismus se jako vědecká disciplína zrodil z ducha absolutismu a utopismu. Preskriptivní a normativní tendence jsou urbanismu vlastní dodnes stejně jako vize živené často právě utopismem.

Ale naštěstí toto zatížení despotismem a nerespektováním jedinečných prostorových vztahů nebylo jedinou stránkou, jíž by se vyčerpávala mladá disciplína. Právě Sitteho příklad ukazuje, nakolik obsahoval tento čerstvý obor empatie pro to, co jako dědictví mělo přejít do rukou těch, kteří města nechtěli jen konzervovat nebo vytvářet na „zelené louce“, ale těch, kteří město chápali jako složitý a hlavně živý

organismus, s nímž je nutno zacházet nejen šetrně, ale i tvořivě. Sittemu v tomto směru patří naprosté prvenství v 19. století.

Vedle Camilla Sitteho patřili k předním teoretikům a hlavně praktikům urbanismu 19. století Reinhard Baumeister a Joseph Stübben, autor řady plánů měst jako Berlín, Dortmund, Düsseldorf a mnoha dalších. Oba jsou sice vzhledem k Sittemu méně přínosní, ale jejich přínos pro utváření řady německých měst je nedocenitelné. Baumeister je sice velmi častým terčem Sitteho kritiky, nicméně jeho *Generalbauplan* Heilbronn z roku 1873 lze považovat za jeden z nejzdařilejších urbanismů tohoto období tím, jak dokázal uhájít historické jádro města proti překotně rostoucím předměstím. V souvislosti s industriální vlnou a demografickým vzmachem na přelomu 18. a 19. století začali projektanti i politické reprezentace naléhavě pociťovat potřebu teoretické reflexe vzrůstající složitosti velkoměst: „Složitost tohoto přelomu vycítil Antoine-Christophe Quatremère de Quincy (1755–1830). Byl to historik architektury, stálý tajemník Akademie krásných umění v Paříži a svým uměleckým názorem patřil mezi ctitele pozdního klasicismu. Celý život pracoval na různých teoretických spisech, jako byly dva svazky životopisů architektů nebo stejně obsáhlý Historický slovník architektury. Byl však zároveň poradcem při přestavbě Paříže za Napoleona Bonaparta a v této své funkci prosazoval ‚krásné městské třídy‘ a za hlavní cíl stavby měst považoval jejich ‚velkolepost‘.“³⁸ Antoine-Christophe Quatremère de Quincy byl prvním, kdo pochopil nutnost podříditi město závazným pravidlům. Je proto nanejvýš s podivem, že Hanno-Walter Kruft ho ve svých dějinách teorií architektury pouze jako představitele akademického klasicismu.

K velkým teoretikům urbanismu patřil Ildefonso Cerdà y Sunyer (1816–1876), jenž svou „generální teorii urbanizace“ (*Teoría general de la urbanización*) vytvořil koncept „fungování lidské společnosti ve velkých městských centrech. Cerdà postavil

teorii urbanismu na vědeckou bázi v intencích pojetí vědy 19. století zejména svou „urbanistickou funkcí“³⁹. Jeho definice urbanismu patří ke klasickým, neboť urbanismus je podle něj „souborem principů, zásad a pravidel, které je nutno uplatnit u staveb a jejich souborů tak, aby nebyly narušeny schopnosti společenského člověka, aby byl podporován jeho rozvoj a zlepšováno jeho bytí i společenské hodnoty“.⁴⁰ Právě tato preskriptivnost *Teoría general de la urbanización* se promítla nejen do pravidel utváření měst samotných, ale měla za následek, že urbanistický diskurs se do velké míry stal normativním.

Naopak daleko praktičtěji zakotvil urbanismus další významný autor 19. století Joseph Stübben, jehož *Der Städtebau* z roku 1890 je spíše inventarizací praktických zásad při stavbě měst, nicméně právě Stübbenovo dílo posloužilo jako spojnice mezi Sitteho teorií a praxí konkrétních měst. Sitteho urbanistické návrhy Ostravy-Přívozu, Olomouce, Děčína a řady dalších měst jsou sice vynikající ilustrací jeho vlastních zásad, ale vzhledem k tomu, že se dochovaly v samotných městech jenom v torzální podobě, nemohou být vodítkem pro další postup této práce. Nicméně Sitteho teoretické dílo na poli urbanismu patří k nejlepším pracím v tomto oboru. *Wirkungsgeschichte* Sitteho urbanismu by bylo možné sledovat krok za krokem, ale to je spíše téma na samostatnou práci. Možná jen předeslat, že ocenění a skutečné recepce v plné míře se mu dostalo až v postmodernismu.

Naopak zcela v praxi zakotvené bylo dílo Friedricha Oettingena-Wallersteina, jenž se jako jeden z mála autorů tohoto období zabýval ekonomikou stavění v knize *Ueber die Grundsätze der Bau-Oekonomie* (1835). Za zakladatele německého urbanismu je považován Reinhard Baumeister, jehož dílo *Stadterweiterungen in technischer, wirtschaftlicher und polizeilicher Hinsicht* z roku 1876 mělo velký vliv na tvorbu německých měst na přelomu 19. a 20. století. Ale jeho význam je celoevropský, neboť

jako první vnesl do plánování měst ekonomickou stránku urbanismu a navíc kladl důraz na zelené a nezastavěné plochy města, takže ho lze chápat také jako předchůdce ekologických tendencí v urbanismu. Přesto ho kupodivu nezařadil Hanno-Walter Kruft do svých *Geschichte der Architekturtheorie*.

K největším postavám 19. století tedy patřil Camillo Sitte, jehož hlavní dílo *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* vycházelo z kritiky vídeňské Ringstrasse a toho, čemu Sitte sám říkal „moderní systémy“. Sitte se svým pojetím města zcela vymykal z dobového urbanistického diskursu, neboť spojoval hluboký respekt k evropské tradici utváření měst a zároveň měl živý smysl pro současné potřeby města. Sitteho dílo patří k nejvýznamnějším vkladům k teorii měst, protože obě hlavní témata knihy jsou žhavě i aktuální dnes a nesporně tomu tak bude i v budoucnosti. Století historismu spoluovlivnilo to, že prvním Sitteho tématem je kompozice historických měst. Druhé téma je navýsost aktuální především v současnosti, na počátku 21. století, a je jím „motivická chudost“ měst. Motivickou chudobu měst můžeme pozorovat zejména tam, kde se uplatnily temné stránky architektonické avantgardy, která hledala bod nula a měla pramalý respekt k tradici utváření měst. Třetí téma je dobové, ale v Sitteho podání nepostrádá silné teoretické podněty do budoucnosti: je jím kritika Ringstrasse. Sitte svou kritiku Ringstrasse podepřel svým vlastním konceptem (v knize je část Sitteho plánu na přestavbu Ringstrasse). Navržené změny měly podle Sitteho umožnit: „1. Odstranit slohové konflikty; 2. Podstatně zesílit působivost každé z významných; 3. Vytvořit soustavu osobitých náměstí; 4. Vhodně rozmístit velké, střední i malé pomníky.“⁴¹

Kompoziční zásady tvorby veřejného prostoru, jež důkladně Sitte rozebírá, nejsou jen reminiscencí antického, středověkého a renesančního smyslu pro umístování budov a soch na náměstí ani jen vyjádřením smyslu pro rafinované zaústování ulic, ale

jsou i kritikou současného utváření měst. Nejen přímé odkazy na Vitruviovo dílo *De architectura libri decem*, ale i význam a působnost jeho díla řadí Sitteho mezi přední teoretiky urbanismu a architektury vůbec. Na rozdíl od Vitruvia se však Sitte zabývá pouze urbanistickou stránkou architektury. Vitruviův text ovšem není pojednáním o uměleckém účinku kompozice náměstí, ale normativním systémem návodů s historickými exkursy do řecké architektury. Není teorií v dnešním slova smyslu a proto přes enormní vliv, jaký měl Vitruvius na architekturu i urbanismus středověku i novověku, zůstává jeho kanonický text spíše dokladem stálé recepce antiky středověkými i novověkými staviteli. Teprve Sitteho text vykazuje známky teoretického textu v plném slova smyslu, to znamená, že je interpretací otázek, jež si ve svém diskursu klade. Těžištěm *Stavby měst* je náměstí, podle Sitteho hlavní kompoziční ohnisko měst. Tvoří rovněž převážnou část obrazového materiálu této knihy. Hlavním terčem Sitteho kritiky je dobová bloková zástavba, jež se zcela paradoxně ocitne pod kritickou palbou architektonické avantgardy o téměř půlstoletí později ze zcela jiných důvodů. Dalo by se říci, že urbanismus celého 19. století byl protiváhou Sitteho zásad. A v tom smyslu je třeba zdůraznit, že pokud bychom analyzovali převážnou většinu evropských měst, jak se utvářela v 19. století, museli bychom dojít ke zjištění, že byla komponována jako otevřená protiváha Sitteho zásad. Na druhou stranu všechna čtyři srovnávaná města 19. století vykazují velkou míru městotvorné soudržnosti, byť u Paříže můžeme pozorovat asymetrii mezi centrem a periferií. Nároky Camilla Sitteho byly velmi náročné a nebylo v moci sebeosvícenějších městských správ je naplnit už proto, že do hry vždy vstupují sociální, ekonomické a politické síly, jimž nelze účinně čelit. V tomto smyslu můžeme hovořit o velkém paradoxu: V okamžiku zrodu teoretické reflexe o tvorbě měst, za jejíhož zakladatele můžeme právem Sitteho pokládat, se ukazuje propast mezi teorií a praxí tvorby měst samotných. Není to však

jen důsledek výjimečnosti postavení Sitteho mezi soudobými urbanisty, ale je to důsledek skutečnosti, že města se utvářela oproti minulosti daleko více pod tlakem ekonomických sil. Přesto pomohl zrod urbanistické reflexe k vývoji participace obyvatel na tvorbě životního prostředí v širším slova smyslu, to znamená, že územní a regulační plány se od 19. století stávají prostředkem demokratického rozhodování o směru utváření sídel.

Ve všech čtyřech srovnávaných velkoměstech můžeme hovořit o těchto disproporcích: 1) Otevřená náměstí versus Sittem prosazovaná uzavřená náměstí, 2) pravoúhlé křížení ulic versus Sittem favorizované nepravidelné zaúst'ování ulic do náměstí. Tyto dvě charakteristiky tvoří společný jmenovatel všech čtyř sledovaných velkoměst. Bez bližší specifikace považuje Sitte za nejméně se přičící jeho principům haussmannizovanou Paříž. Proč, to se z jeho knihy nedozvíme. Je o to podivnější, že právě haussmannizovaná Paříž ztělesňuje dvě velké kompoziční chyby z pohledu Sitteho: otevřená náměstí a pravoúhlé křížení ulic. Zato je zde uveden viník toho, co Sitte považoval za bezkonceptnost dobových zastavovacích plánů: „O tom, že bezkonceptnost vede k bezobsažnosti urbanistických řešení svědčí vůbec největší ‚parcelace‘, kterou je vymezení území jednotlivých států Severní Ameriky. Velká země byla také stejným ‚blokovým‘ systémem rozdělena hranicemi, které vedou ve směru poledníků a rovnoběžek. Byl to přirozený výraz toho, že nikdo zemi neznal, nebylo možné odhadnout její budoucnost a neměla za sebou žádnou minulost. Nepředstavovala pro svět žádný kulturní přínos a byla jen velkým kusem území. V Americe, Austrálii a jiných panenských kulturních oblastech může tudíž prozatím docela dobře i ve stavbě měst rastr bloků postačit. Tam, kde lidé žijí jen proto, aby vydělávali, mohou se spokojit s tím, že budou naskládáni do bloků jako sardinky v konzervě.“⁴²

Sitte podnítil touto kritikou mezinárodní diskusi o urbanismu: „Mezinárodní diskuse o navrhování měst nezačala v organizované formě před rokem 1890, kdy odmítnutí Camilla Sitteho pompézního, pravoúhlého projektování udeřilo na správnou strunu v mnoha koutech Evropy.“⁴³ Hanno-Walter Kruft ve svých obsáhlých dějinách architektonických teorií hodnotí teoretické dílo Camilla Sitteho jako zásadní: „Jeho kniha *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* je pro teorii budování měst zásadní a získala v současnosti novou aktuálnost poté, co se funkcionalistické teorie o budování měst z první poloviny 20. století staly obsoletní.“⁴⁴

Vedle Sitteho patřil k předním evropským urbanistům i Otto Wagner, který na rozdíl od Sitteho zavrhoval historismus ve jménu *Neustil*. „Tento nový styl, moderna, reprezentuje nás a naši dobu, a představuje výraznou změnu dosavadního vnímání. Je třeba zcela zřetelně vyjádřit téměř úplný úpadek romantismu a naopak nadvládu zcela všechno si uzurpující účelnosti, podrobující si všechna naše díla.“⁴⁵ Téměř úplný úpadek romantismu bychom mohli chápat jako latentní vymezení se Wagnera proti Sittemu, neboť ten by jistě favorizoval před moderní účelností umělecký účinek a kompoziční kvality města. Podle Krufta zaujímá Wagner postavení mezi Gottfriedem Semperem a Le Corbusierem. Nejen architekturu, ale i města chápal Wagner jako „výraz moderního života“. Historizující budovy byly pro Wagnera *Wahnsinngebäude*, přihlašoval se k velkoměstu, nájemnímu domu, ke spekulaci. Jeho *General-Regulierungsplan* Vídně z roku 1893 a jeho studie *Die Grossstadt* z roku 1911 tvoří předstupeň urbanismu Le Corbusiera a patří tedy svým způsobem do urbanismu 19. i 20. století.

Důležitou okolností teorií urbanismu 19. století bylo, že si „většina autorů dnes již klasických spisů o stavbě měst postupně uvědomovala, že se mezi lidskými sídlly vyděluje zvláštní skupina velkoměst, která se od ostatních měst neliší pouze

několikanásobným počtem obyvatel, ale především určitými znaky a také do té doby neexistujícími potřebami a problémy.“⁴⁶

Zrod urbanismu jako teoretické reflexe souvisel s pronikavou změnou v prostorové, sociální, ekonomické a kulturní skladbě měst. Zvyšoval se podíl obyvatel bydlících ve městech a rovněž se v polovině 19. století zvýšil počet měst, jež se podle dobových měřítek dala považovat za velkoměsta. Podle Richarda Lawtona existovala v celosvětovém měřítku okolo roku 1850 pouze tři města s počtem obyvatel přes 1 000 000 obyvatel: Peking, Londýn a Paříž. V rozmezí mezi 500 000 až 1 000 000 obyvatel se pohybovala města jako Bombaj, Kanton, Tokio, Petrohrad, Konstantinopol a New York.⁴⁷ Mezi lety 1800 až 1850 vzrostl počet měst s počtem obyvatel nad 100 000 v celosvětovém měřítku z 65 na 106. Zatímco v roce 1800 byl Peking jediným městem na světě s počtem obyvatel okolo milionu obyvatel, v roce 1900 bylo již takových měst 16, zejména v Evropě a Spojených státech, půlmilionových měst bylo 27. Jak říká Richard Lawton, šlo o „příspěvek k triumfu atlantické ekonomiky“.⁴⁸

Tristram Hunt ve své podnětné knize *Building Jerusalem. The Rise and Fall of the Victorian City* hovoří o Londýně viktoriánské éry jako o „nejvýrazněji globálním městě pozdního 19. století“. Na druhé straně však mluví o britské metropoli jako o „obileném hrobě říše“.⁴⁹ Proč o stejném městě ze stejného období hovořil Asa Briggs jako o „světovém městě“, zatímco Hunt používá termín, který v souvislosti s *global village* uvedl do oběhu Marshall MacLuhan v polovině minulého století? Tuto otázku by bylo možné zodpovědět na pozadí Wallersteinova výkladu o integrujícím se charakteru moderního světového systému, ale zde je ve hře spíše problém rozdílných strategií, jimiž se metropole Evropy chtěly domoci vedoucího postavení. Tato hegemonie samozřejmě souvisela s ekonomickou, politickou a kulturní silou konkrétní země. S velkou mírou zjednodušení lze říci, že prvořadé postavení Londýna vyplývalo

z politického a ekonomického postavení britské říše, Paříž byla podle okřídleného rčení Waltera Benjamina „hlavním městem 19. století“ (míněno kulturně-historicky) a Vídeň byla středoevropskou kulturní a hlavně vědeckou metropolí, zatímco Berlín byl „Chicagem nad Správou“. Tato čtyři města představují rozdílné i (částečně) shodné urbanistické strategie, nejen proto, že britské urbanistické myšlení ovlivňovaly lidé jako Augustus Pugin a zprostředkovaněji Thomas Carlyle a John Ruskin, koncept pařížských širokých bulvárů je spojován s Georgem-Eugènem Haussmannem, vídeňskou Ringstrasse utvářeli dva představitelé novogotiky Eduard van der Nüll a August Siccard von Siccardsburg, a klasicizující či historizující architekti jako Ludwig Förster, Theophil von Hansen, Karl von Hasenauer či Heinrich von Ferstel, a organismus Berlína byl určován anglofilem Jamesem Hobrechtem a Gottfriedem Semperem, ale také proto, že země, jež tyto čtyři metropole reprezentovaly, měly zcela rozdílné postavení v tehdejší Evropě.

Odlišný prostorový koncept souvisel s rozdílnými estetickými koncepty, odlišnou sociální skladbou i s rozdílnou historií těchto metropolí. Lišící se přístupy k prostorovému rozvrhu těchto měst provázejí paradoxně i shody. Ringstrasse je spojena s představiteli novogotiky Eduardem van der Nüllem a Augustem Siccardem von Siccardsburg, Augustus Pugin, který ovlivnil britský urbanismus, a Eugène Viollet-le-Duc, jenž měl vliv na francouzský urbanismus, byli „paladinové goticismu“, jak je příhodně nazval Joseph Rykwert v knize *The Seduction of Place. The History and Future of the City*.⁵⁰ Historismus tedy ovlivňoval nejen vzhled budov, ale i prostorovou skladbu těchto měst. Není však nikdy dostatečně zdůrazněno, že stejně jako se historizující tvarosloví budov druhé poloviny 19. století snoubilo s moderními konstrukčními principy a s nejmodernějšími stavebninami té doby, což vše bylo překrylo kvazislohovým dekorem, podobnou dvojakost můžeme pozorovat i

v urbanismu, to znamená na jedné straně exploatace minulosti a na druhé straně vyhovování soudobým požadavkům dopravy.

Hausmannovo narovnávání křivolakosti pařížských ulic do linií bulvárů, jež se stalo napříště reprezentativním znakem evropského velkoměsta obecně, tedy provázel stavební historismus. Britské estetické i urbanistické myšlení formoval medievalismus (hnutí, nikoli disciplína), jenž se podle Hunta „vyvinul do koherentního sociopolitického programu“.⁵¹ A paradoxně právě Vídeň (jako *pars pro toto* celé říše), která byla podle ekonomických a politických měřítek modernismu ze všech srovnávaných měst nejméně moderní, zrodila moderní urbanismus, tak jak ho ztělesňoval Otto Wagner. Jistěže celá řada *Prachtbauten* lemujících okružní vídeňskou třídu byla rovněž postavena ve stylu historismu a jistěže historismus již od 60. let 20. století našel v očích historiků umění nejen milost, ale dokonce i oblibu, ale prostorový koncept je již moderní.

Hausmann zbouřal především domy, které nevyhovovaly novým hygienickým standardům, a posílil reprezentační charakter veřejných budov. Militární účel velkých bulvárů zdůraznil již François Guizot. Bulváry zrodily nový typ velkoměstského člověka, baudelairovského *flâneura*, o němž krásně pojednal Walter Benjamin. Hausmann byl průkopníkem nejen na poli urbanismu. Vytvořil první svého druhu útvar hlavního architekta, inženýrský štáb, do jehož čela postavil Jeana Charlese Alphanda. Vytvořil infrastrukturu, jež se pak stala běžnou součástí technického a hlavně organizačního zázemí světových metropolí a později většiny evropských a severoamerických měst. Asanoval statisíce zchátralých bytů a směle prorazil blokovou zástavbou široké pařížské bulváry. Rubem (tak jako ve všech městech tehdejší Evropy) asanace byl zánik mnoha památek, ale na druhou stranu se dokončila některá torza: v roce 1857 byl například dostavěn Louvre. Hausmannova přestavba Paříže přes

některé přehmaty harmonizovala staré s novým, smělý prostorový plán nijak nebránil zachovat či vytvořit nová městská zákoutí, jež dodala francouzské metropoli potřebnou městskou intimitu. Paříž byla ve svém středu oproti srovnávaným městům pozoruhodně kompaktní a přece infrastrukturně a kompozičně nevyvážená, protože okrajové části francouzské metropole byly značně neurbanizované a zanedbané. Mohu-li si dovolit provinční odbočku k českým městům a do následujícího století, stejnou asymetrii můžeme pozorovat u Hradce Králové, jež se projevuje dualitou mezi výrazně artikulovaným nábřežím Labe s Kotěrovým muzeem, Liskovými lázněmi a dalšími stavbami a málo regulovaným orlickým nábřežím. Tak si lze učinit představu o dualitě centrum versus okraje Paříže 19. století.

Ovšem v pozadí přeměny Paříže v přední velkoměsto nestál jen pařížský prefekt. Jak připomíná Rykwert v již citované knize, byl to Saint-Simon, který nejpřesněji předpověděl charakter průmyslové strategie a ekonomiky. Saint-Simonových vizí se chopila „malá kotérie židovských bankéřů, která aplikovala Saint-Simonovu doktrínu na svou fiskální politiku v polovině století a za druhého císařství Napoleona III. Bez jejich úvěrových operací by přestavba Paříže pod vedením císařského prefekta barona Georgese-Eugèna Haussmanna nebyla vůbec možná.“⁵²

Haussmannův britský protějšek Edwin Chadwick, jenž měl za úkol asanovat Londýn, neměl ani prefektovy pravomoci, ani jeho politické aspirace. Když *Builder Magazine* srovnával přerod Londýna v moderní velkoměsto s přeměnou Paříže, vyšlo ze srovnání daleko lépe město nad Seinou. Ovšem toto srovnání bylo projevem novinářské vágnosti a povrchnosti informací, jež je tomuto médiu vlastní. Ve skutečnosti přerod Londýna v evropské velkoměsto provázelo nebývalé vybudování technické infrastruktury, jejíž intenzitě se Paříž nemohla rovnat. Přestože byl Londýn ekonomicky nejsilnějším velkoměstem tehdejšího světa, „zůstal horizontálním městem“.⁵³

Protikladem k haussmannovské síti širokých bulvárů a pasáží, jež ústily do reprezentačních náměstí, bylo Wagnerovo radiokoncentrické město, v němž náměstí hrají roli uzlů (*nod* ve smyslu Kevina Lynche) v uliční pulzaci města. Ringstrasse už byla přes historizující mimikry novodobou dopravní tepnou. Pasáže představovaly symbol svobodného obchodu a staly se synonymem demokracie. Pandánem zdaleka nejen k těmto pasážím se stal *Crystal Palace*, který pro Velkou výstavu (1851) navrhl Joseph Paxton. Paxtonův čin byl průkopnický nejen v tom, že propojil interiér i exteriér, ale také pro způsob, jímž začlenil do stavby stromy, které nemohly být pokáceny kvůli veřejným protestům. Poprvé se zde dostala ke slovu průmyslová prefabrikace a vysoce organizovaná montáž. A zdá se, že rovněž v premiéře zde svou důležitou roli sehrály ekologické motivy. Spektakulární úspěchy však šly ruku v ruce s méně viditelnými, ale o to palčivějšími nedostatky.

Londýn anticipoval již ke konci viktoriánské éry všechny problémy pozdějšího moderního a postmoderního velkoměsta: nedostatek zeleně, dopravní zácpy, znečištění. Británie byla přední industrializovanou zemí, právě v ní se zrodilo využití páry jako průmyslového média, takže její průmyslová metropole právě v této éře dostala svou typickou smogovou atmosféru. Ostatně světelné erupce v obrazech Williama Turnera se připisují právě malířově potřebě uniknout průmyslovému příkrovu šedi, jenž se začal snášet na město. Na druhé straně je užitečné Huntovo připomenutí, že industrializace, v protikladu k vývojovému schématu Arnolda Toynbeeho, nebyl původně městský, ale venkovský fenomén. Nicméně industriální éra spjatá se znečištěním, Novým Hádem, jak tomu říká Hunt, vytvořila moderní velkoměsto.

Naproti tomu se ve stejném období zdá být Berlín v řadě svých parametrů téměř venkovským městem, byť bylo předním průmyslovým centrem Německa. Město totiž expandovalo nad svoje technické možnosti. Hýřilo prostorem na úkor pokulhávající

infrastruktury. To je příkrý kontrast k Londýnu i Paříži, neboť obě města postupně zabírala okolní prostor a byla infrastrukturně dobře vybavená. Ani postavení vodáren v Tegelu a Müggelsee neodstranilo vážné zásobovací problémy s pitnou vodou. Teprve na základě Hobrechtova plánu byl uvedena v roce 1876 do provozu radiální kanalizační systém, který podstatně zlepšil hygienické poměry. Až v 80. letech získává Berlín vzhled dynamického průmyslového města. K metalurgické, textilní a strojírenské tradici se připojují dvě nejmladší odvětví – chemické a elektrotechnické, díky nimž se Berlín dobere své civilizační identity. Když Werner Siemens uvedl roku 1881 do provozu v Lichterfelde první tramvaj, přestala platit dosavadní nerovnováha mezi nadměrnou prostorovou expanzí a nedostatečnou technickou infrastrukturou. Dokonce se Berlín stává příkladným městem, v němž došlo k propojení meziměstské a městské železnice. V roce 1877 byla otevřena *Ringbahn*, jež spojovala všechna berlínská nádraží. Podél silokřivek této okružní dráhy vznikala mohutný průmysl. Ke konci století se naplňuje i ambice v oblasti lodní přepravy – na obou koncích města vznikají *Osthafen* a *Westhafen*. Tím se završuje přerod Berlína v opravdové „Chicago nad Sprévu“.

Platí, že evropské velkoměsto konce 19. století nelze ztotožnit s viktoriánským velkoměstem a nakonec i viktoriánské město má tolik podob, že identita tohoto pojmu je ohrožena růzností příkladů velkoměst Spojeného království ke konci 19. století. Manchester, někdejší římské osídlení *Mamecestre*, byl ztělesněním expanze textilního průmyslu, jeho prosperity, ale zároveň dobová publicistika označovala *cottonopolis* za „nesnesitelné město“. Předznačilo naše dnešní obavy z neřiditelného růstu měst do volné krajiny. Manchester konce 19. století již vznikala bez ohledu na urbanistická měřítká lidsky osvojitelného prostoru. V Londýně se sice asanovaly celé bloky a dokonce i čtvrtě v souvislosti s výstavbou železnic a nádraží – stanice Euston byla

otevřena v roce 1838, ale nijak se tím nezlepšila situace v přečpaných slumech centrálního Londýna a East Endu.

Tyto stíny, vržené žárem průmyslu, se pokusil zakrýt revival gotiky. Řada budov tohoto období vznikla jako produkt nadšení pro středověk. Například William Butterfield, jeden z nejuctívanějších žáků Johna Ruskina a popularizátor „strukturální polychromie“, navrhl v roce 1849 kostel All Saints na Margareth Street a Georges Edmund Street vyprojektoval budovu soudního dvora rovněž v gotickém stylu ještě v roce 1868. Augustus Pugin byl nejreprezentativnějším ztělesněním tohoto dobového medievalismu. Na rozdíl od středoevropské novogotiky, kterou zatlačila brzy do pozadí wagnerovská moderna, se tento architektonický medievalismus udržel nejen v Londýně, ale i v řadě měst Spojeného království velmi dlouho, dokonce ještě do začátku následujícího století. S tímto hnutím, jehož pandánem v užitém umění bylo hnutí *Arts and Crafts* v čele s Williamem Morrisem, Johnem Ruskinem a dalšími, kontrastovaly počátky městského socialismu, který ovšem na rozdíl od vídeňského (který je také pozdější) měl spíše emociální a umělecké než „sociálně inženýrské“ zdůvodnění.

Goticismus a celá vlna architektonického revivalismu ve viktoriánské Británii souvisela se ztrátou dřívějších jistot tváří v tvář modernizačním změnám. Návrat k osvědčeným stylům, který tak poznamenal viktoriánskou architekturu, šel ruku v ruce s hledáním integrační báze nové průmyslové společnosti. Jak konstatoval Joseph Rykwert: „Pugin a Ruskin (...) se každý po svém zabývali konfliktem mezi velkým nárůstem továrního zboží a vzrůstající bídou průmyslové chudiny, která v továrnách pracovala. Pugin přišel s návrhem vrátit se k poslední integrované společnosti, to znamená k pozdnímu středověku, aby se obnovila sjednocená sociální struktura společnosti, která by dosáhla velkého rozkvětu. To také vyžadovalo (podle jeho názoru) katolické zřízení: protože byl sám nadšený konvertita, nedovedl si představit

integrovanou společnost bez náboženství. Byl přesvědčen, že návrat k pozdnímu středověku umožní zmařit ‚oživení pohanství‘ zkažené a kazící renesance. Toto přesvědčení přetvořil Ruskin (i když nesnášel jakýkoli náznak souvislosti mezi sebou a Puginem) ve volání po návratu hodnot předindustriální práce, jelikož ruční výroba byla jediným humánním způsobem výroby. Morris, který byl za svých studentských let v Oxfordu ovlivněn Ruskinem, dovedl tento princip ještě dále; organizoval výrobní dílny, které produkovaly to, co se dá nazvat jen uměleckým řemeslem (*Kunstgewerbe*): tapety, potahové látky, tapiserie, barevné sklo, nábytek a nakonec i knihy. Zatímco (stejně jako Pugin) Morris horoval pro návrat středověkých pracovních podmínek a *Zprávy odnikud* takovou společnost popisovaly, sám byl nábožensky lhostejný a k ustanovení takové společnosti se podle jeho názoru dalo dojít jedině násilnou revolucí – neboť bez sociální revoluce nemůže existovat epické umění. To ho přimělo k novému překladu Homéra, Vergilia a islandských ság. Jeho názory byly do jisté míry wagneriánské. Podobně jako Wagnerovi se mu líbila italizovaná prerafaelitská řemesla. Jeho nejužívanější typ písma vycházel z liter benátského tiskaře z konce 15. století Nicolase Jenson, miniatury a látky měly renesanční (většinou italské) předlohy a jeho představa domácí architektury se opírala stejnou měrou jak o detaily z 18. století (například spouštěcí okna), tak o strmé střechy, štíty a lomené oblouky, které používali už dřívější novogotikové jako například William Butterfield. (...) Tento ‚domácí‘, takzvaný ruskinovský přístup měl také veliký vliv v Americe, i když tam byl jako celek zbaven svých ekonomických a sociálních aspektů.“⁵⁴

Otcem britského městského socialismu byl však spíše Charles Dickens, který pomohl nasvícením temných zákoutí moderního velkoměsta uvolnit laviny sociální empatie. „Mechanismus starého románu pomohl Dickensovi ukázat útulek a jiné londýnské špeluňky, pomohl mu spojit hrdiny a uvést je do zřetězení a konečně mu

pomohl ukázat bídu vedle blahobytu, avšak zároveň tato konvenční zápleтка Dickensovi překážela,“ píše ve studii *Poznání a Dickens* Viktor Šklovskij.⁵⁵ Na druhé straně právě v Británii se stal domovem sociální darwinismus a jeho eugenická odnož, již ztělesňoval zakladatel eugeniky (vědy, jež později poskytla teoretickou výzbroj státům protežované euthanasie) Francis Dalton a jeho žáci, například Karl Pearson. Respektive zde došlo k tomu, co Ernst Topitsch nazval sociomorfním modelováním, projikováním souřadnic současnosti do fungování celého univerza. Ale tyto kontrasty vyvažovala střední třída, která se usazovala především na předměstích Londýna a řady dalších velkoměst. Právě střední třídě byl určen koncept zahradního města, respektive města-vesnice Ebenezer Howarda.

Ze všech srovnávaných metropolí měl Londýn nejvyšší podíl individuálního bydlení, což může znít paradoxně, uvážíme-li, že „Británie byla prvním moderním národem, který se industrializoval a urbanizoval.“⁵⁶ Francouzský ekonom Jean-Baptiste Say přišel s pojmem *la révolution industrielle*, ale byl to Arnold Toynbee, kdo po roce 1884 tento pojem zpopularizoval ve svých oxfordských přednáškách. V té době už „průmyslová revoluce“, respektive dědictví Jamese Watta a Richarda Arkwrighta, byla minulostí, nicméně právě v Londýně zanechala trvalý otisk. Stavební medievalismus se sice snažil uchovat nostalgii po středověkém městě, ale automobilismus a rozvětvené inženýrské sítě a kanalizace, jak to kdysi podrobně popsal Asa Briggs ve svých *Victorian Cities*, znamenaly definitivní rozchod s minulostí. Vídeň ani Paříž však nebyly takovým absorbatorem venkovského obyvatelstva jako Londýn. Tento „přliv imigrantů v kombinaci s mimořádným růstem průmyslové produkce vytvořil zcela novou městskou krajinu. Nikdy předtím nebyla Británie svědkem tak odporného konglomerátu lidí, obchodu, provozu a špíny. Nikdy nemůžeme dostatečně zdůraznit d'ábelskou mizérii raně viktoriánského města“.⁵⁷

K nejvýraznějším svědkům této „dábelské mizérie“ 19. století patřili romanopisci a z nich zejména Charles Dickens. Od něho rovněž pochází synonymum viktoriánského města *Coketown*. *Coketown* se pak objevuje v názvu kapitoly Paleotechnic Paradise: Coketown knihy Lewise Mumforda *The City in the History. Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*. Tento „paleotechnický ráj“ charakterizuje Mumford triádou továrna, železnice a slumy: „Hlavními prvky v novém městském komplexu byly továrna, železnice a slumy. Ony konstituovaly průmyslové město: slovo, které téměř popsalo skutečnost, že dva tisíce lidí byly nahromaděny v prostoru, který mohl být sotva označen vlastním jménem. Takové městské shluky mohly expandovat a také expandovaly i stonásobně, aniž by získaly alespoň v náznaku instituce, jež charakterizují jakékoli město ve zralém, sociologickém smyslu – což znamená místo, v němž je soustředěno sociální dědictví a v němž jsou do všech skutečně komplexních aktivit povýšeny všechny možnosti stálých mezilidských vztahů, jež nechyběly snad ani v kamenné době alespoň v omezených, reziduálních podobách.

Jádrem nového městského organismu se stala továrna a všechny ostatní životní detaily tomu byly podřízeny. Dokonce i takové praktické záležitosti jako zásobníky vody nebo minimum správních úřadů, nutných k existenci města, byly opožděně a dodatečně včleňovány do města.“⁵⁸

Tato nouze však měla celou řadu i jiných kritických svědků. Významným sociálním kronikářem Londýna byl i Henry Mayhew, který ve své mnohosvazkové knize (původně reportáže pro *Morning Chronicle*) *London Labour and The London Poor* objevil „neznámou sociální archeologii londýnské chudiny“. ⁵⁹ Tristram Hunt cituje Mayhewovu charakteristiku vykořeněnosti takového bývalého venkovana a pozdějšího Londýňana: „Nevěděl, co znamená náboženství jeho otce a matky, ani nechápal, co vůbec náboženství znamená. Bůh je Bůh, říkal. Slyšel, že je dobrý, ale

nevěděl, jak dobrý je k němu. Domníval se o sobě, že je křesťan, ale nevěděl, co to křesťan je.“⁶⁰ Naopak v té době a o trochu později Charcotova a Freudova psychoanalýza narážela ve Vídni ještě na poměrně tuhý krunýř bigotnosti.

K nejvýznamnějším osobnostem viktoriánského kulturního života, které se zabývaly dopadem industriálního věku na život obyvatel velkých britských měst, patřil Thomas Carlyle. Ten nazval 19. století „mechanickým věkem“. Jeho zpochybnění současných hodnot, jež shrnul do pojmu „*cash-nexus*“, zároveň ukázalo stinné stránky viktoriánského města. Carlylova víra v to, že Benthamův utilitarismus je zodpovědný za sociální desintegraci průmyslových měst, inspirovala Dickense k vytvoření modelového viktoriánského města Coketownu. Jak říká Hunt, Dickensův *Coketown* byl „kompنديem městské špíny. Toto město obsahovalo všechny ořesné prvky průmyslového města. (...) Coketown nebyl tak hrozným, nepřírozeným prostředím z důvodů fyzického znečištění, ale kvůli svému duchu“.⁶¹ Pro Londýn, jako do jisté míry *pars pro toto* řady britských průmyslových měst, bylo typické napětí mezi vypjatou modernitou a neméně vypjatým historismem. „Viktoriánský medievalismus byl masovým kulturním hnutím zahrnujícím módu, architekturu, politiku, literaturu a náboženství.“⁶² Goticismus, jehož ztělesněním byl jak gotický román Horace Wallpola či Ann Radcliffové, tak ostrovní architektonická novogotika, našel svůj výraz v sérii průvodců Johna Brittona po britských katedrálách *Cathedral Antiquities of England*. Medievalismus se nakonec přesunul z literatury a architektury do náboženské oblasti, zejména do oxfordského hnutí, z jehož podhoubí vzešel významný teolog a spisovatel John Henry Newman. V německojazyčné oblasti měl medievalismus političtější podobu. Vykořeněnost obyvatel průmyslových měst vedla k adoraci minulosti a nereálnosti politických požadavků na obnovu institucí, jež byly považovány za středověké, aniž by jimi byly.

Symbolem goticismu byl nový Parlament v Londýně od Charlese Barryho. V pozadí ovšem stál Augustus Pugin. Tristram Hunt nazval toto dílo „triumfem středověké pitoresknosti“.⁶³ Během viktoriánské éry se postavily stovky novogotických kostelů, což souviselo s náboženským charakterem britského medievalismu, a tisíce původně gotických jich bylo opraveno. Goticismus ovládal styl britských měst nejen na přelomu 19. a 20. století, ale v mnohém ovládá dosud. Hunt o goticismu píše: „Gotický revival signalizoval zoufalý odpor, ba strach před novým městským světem průmyslového věku.“⁶⁴ Přes tento masový příklon k minulosti představoval Londýn moderní průmyslové velkoměsto, kam si našla cestu nejen železnice, ale později i automobily.

Zatímco gotický revival představoval strach před novým jevem industrialismu, ztělesňoval klasicistní revival opak, snahu vtisknout novému průmyslovému věku reprezentační monumentalitu, a to platí paradoxně zejména pro Spojené království, ale v omezenější míře i pro Paříž: „Řecký revival hrál v Anglii specifickou roli. Až do poloviny 18. století byla řecká architektura tajemstvím. Každý věděl, že Římané převzali architekturu od Řeků a jestliže to byla otázka hledání „neposkvrněných pramenů“, pak Řecko bylo zjevně místem, kde je bylo možné najít. Avšak nikdo nikdy nejezdil do Řecka. Bylo to příliš daleko, byla to součást osmanské říše a ani to nebylo dostupné či bezpečné místo pro západní cestovatele. Avšak v roce 1751 se vydali dva Angličané James Stuart a Nicholas Revett do Athén. Vrátili se zpět o tři roky později a v roce 1762 vyšel první svazek jejich knihy obsahující kresby přesně vyměřených řeckých staveb.“⁶⁵ Dílo Jamese Stuarta a Nicholase Revetta *The Antiquities of Athens* poskytlo zásadní impuls pro neoklasicistní hnutí a to nejen v jeho architektonických formách, ale mělo vliv i na prostorovou skladbu měst. Kniha se stala spolu s druhým

svazkem vydaným v roce 1787 kanonickým pramenem neoklasicistního hnutí v architektuře i urbanismu.

Řecký revival, tedy novoklasicismus, se rozšířil ze svého ohniska ve Velké Británii do většiny zemí Evropy a odtud do Spojených států, kde poznamenal výstavbu monumentálních vládních budov i prostorovou skladbu měst. V samotném Spojeném království se stala ohniskovým zdrojem mnoha dalších budov školní budova v Edinburghu v dórsském stylu od Thomase Hamiltona z roku 1825. Triumvirát John Soane, John Nash a Robert Smirke pak v době neoklasicistního vzmachu v Británii sehrál podobnou roli jako přibližně v téže době v Prusku, zejména v samotném Berlíně, Karl Friedrich Schinkel, který „podle T. Fontana byl duší Řekem, jehož heroicko-monumentální stavební styl, který strohostí klasicistních forem spojoval krásu a účelnost, dostal jméno pruský Schinkelův styl“.⁶⁶ Nakolik byl neoklasicistní styl mezinárodní, ukazuje nápadná podobnost Schinkelova Altes Museum v Berlíně s St George's Hall v Liverpoolu od Harveye Lonsdalea Elmese. Podobně jako v Schinkel v Berlíně vytvořil Leo von Klenze řadu dominant Mnichova, ale zejména neoklasicistní urbanistický celek Königsplatz, což je podle současného nejvýznamnějšího historika architektonického klasicismu Johna Summersona „nekompromisní řecká městská kompozice sestávající z Propylaea a muzea malby a sochařství. Glyptotéka byla zahájena v roce 1816.“⁶⁷

Je velkým paradoxem, že právě v Paříži, již bychom mohli pokládat za „hlavní město neoklasicismu“, Národní knihovna Ste Geneviève od Henri Labrousta zcela postrádá sloupové řády jako jeden z hlavních rysů klasicismu i neoklasicismu, ale její tektonika transformuje klasicismus směrem k jeho modernistickým mutacím, s nimiž se můžeme setkat jak ve slavné továrně AEG v Berlíně od Petera Behrense (1908), tak v Bâtiments administratifs de la Marine od Augusta Perreta (1929).

Neoklasicismus ztělesňoval ve všech srovnávaných městech univerzálnost právě probíhajících konstitučních procesů. Rozporuplnost neoklasicismu tkvěla ve skutečnosti, že reprezentoval nejen přirozenoprávně zakotvená občanská práva, ale i ducha absolutismu a neumístěnost utopismu. Utopické vize v mnohém sloužily jako nikdy neuskutečněné paradigma „ideálního města“ a tedy jako urbanistická norma, z jejíhož ducha vyrostly později například Le Corbusierovy urbanistické projekty v následujícím století v jeho *ville radieuse*.

V kontrastu k tomuto historickému nostalgismu (goticismus) a monumentalitu (neoklasicismus) chápala řada předních svědků viktoriánské doby města této doby jako symbol hnutí za politickou, náboženskou i sociální svobodu, jejichž nároky proklamovala i zvedla městská střední třída proti zájmům pozemkových vlastníků. Přes chudobu Londýna, kterou s takovou empatií popsal Dickens, byla britská metropole prostředím s vysoce rozvinutou občanskou společností, v protikladu k císařské Vídni, kde převažoval navzdory konstitučnímu procesu, jenž nastal po období bachovského neoabsolutismu, stále hierarchizovaný model společnosti, navzdory dobovým nářkům na anomii, které možná patřily spíše do publicistické rozpravy o durkheimovských tématech.

Nouze, která byla v Londýně domovem, nebyla nemocí zcela bez léků, protože právě pozdně viktoriánská doba byla érou rozkvětu filantropie a zvyšování hygienických standardů. Obchodní a průmyslová elita založila jen v Londýně řadu i specializovaných nemocnic. K běžným zaměstnáním manželek průmyslníků patřila filantropická činnost.

Atmosféra viktoriánských měst se kultivovala kritikem vysokého stylu. K předním kritikům městského materialismu patřil Matthew Arnold, který v rozsáhlém eseji *Culture and Anarchy* vyjádřil své znechucení nad tím, co nazval „filištínstvím

viktoriánské střední třídy“. Tento na zisk zaměřený životní postoj měl v Arnoldových očích protějšek v „*helénismu*“. Akvizice metop, vlysů, soch a hlavic britského velvyslance lorda Elgina v tehdy ještě osmanských Athénách a uložení těchto vzácných uměleckých částí Parthenónu v Britském muzeu vyvolalo v tehdejší Spojené království velkou vlnu zájmu o antiku. Respektive šlo o módu středních vrstev, které neměly dostatečné klasicko-filologické vzdělání na to, aby z filhelénismu neučinily konjunkturální vlnu. Grékofilství se tak promítlo do stylu nábytku, oděvní módy a bylo jistou korekcí vlny medievalismu. Architekti jako William Wilkins, C. R. Cockerell či Alexander Thomson oslavovali pomocí klasického tvarosloví průmyslový vzestup britských měst. Hunt píše, že „klasická architektura se důvěrně spojila nejen s obchodními a kulturními ideály řeckých městských států, ale také s filozofickým velebením veřejné sféry. Klasický idiom byl vzdálen od jedinečně metropolitních konotací Nashova královského Londýna. Stavět v řeckém stylu znamenalo důvěru v hodnoty městského života a v etiku občanství. Občanští politici předáci devatenáctého století byly rozhodnutí napodobit tento ideál tím, že zbudovali struktury, jež by podobně oslavovaly bohatství, toleranci a ctnosti jejich měst.“⁶⁸

Pod příkrovem či spíše pod vlnami nejrůznějších historismů pulzovaly zcela praktické otázky, zejména však hygieny. Zvýšení hygienických parametrů pro co nejširší vrstvy obyvatel představovalo jednu z nejdůležitějších zbraní boje proti chudobě velkoměst, a tedy bylo i zápasem o integraci původně venkovských vrstev obyvatel do života průmyslových měst. Nejpalčivějším problémem Londýna na poli správním byl labyrint vzájemně soupeřících úřadů se vzájemně nevyjasněnými kompetencemi a neprůhledným financováním.

Podstatnou součástí evropské metropole 19. století byla suburbanizace, tedy vznik předměstských částí či toho, čemu Humphrey Carver říkal „města ve venkovské

krajině“⁶⁹. Znamenalo to, že se příroda vyhnaná z města do něj vracela v podobě domestikovaného venkova. Tento povlovný přechod byl typický právě pro Londýn, proto se zde tolik ujal koncept zahradních měst Ebenezer Howarda. Londýnská suburbanizace byla usnadněna především rozvojem železnice. Oproti omnibusům, zavedeným v Londýně roku 1829, byla železniční doprava relativně levná i pro nízkopříjmové vrstvy. S prodlužováním tratí vznikala nová předměstí. V procesu suburbanizace měl oproti Paříži, Berlínu i Vídni Londýn prioritu nejen prostorovou, ale i časovou, byť proces vytváření předměstí nelze exaktně stanovit přesným datem. Nicméně lze postavit do protikladu vznikající londýnská předměstí s obyvateli ze středních tříd a pařížské *banlieus*, jež jsou ostatně sídlem vykořenění dodnes. To je zcela permanentně akutní dědictví urbanistické nerovnováhy Paříže, dokonce jeden z jejích význačných znaků.

Průkopník zahradních měst Ebenezer Howard vydal v roce 1898 studii *Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform*, v níž postuloval slavné Tři magnety: vysoké platy, sociální příležitosti a „*places of amusement*“. Výhody města, jež jsou nevýhodami venkova, a naopak výhody venkova, jež jsou zase nevýhodami města, měly být vzájemně zneutralizovány v koncepci „Town-Country, jež jsou chápány jako osvobozené od nevýhod každého z nich“.⁷⁰ Howardova zahradní města tvořila pandán k tehdejšímu blokovému zastavění jako maximální exploataci zastavitelné plochy s nízkým podílem zeleně. Howardova vize tvořila opačný extrém: nerealistické požadavky nových a nových ploch, jež nebyly jinde než v ostrovní říši k dispozici. Proto zůstala zahradní města na kontinentě torzem. Mohu-li si dovolit opět zcela ordinérně provinční odbočku, pak pražská Vondrákova Ořechovka je příkladem toho, že zahradní město nemůže v kontinentálních poměrech mít než podobu nanejvýš předměstí a v naprosto provinční Praze pak jen podobu fragmentu torza předměstí. Na rozdíl od

Sitteho teorie měl praktičtěji založený Howardův diskurs dopad na suburbanizace Spojeného království, ale stal se předlohou řady zahradních předměstí v řadě evropských měst, jež se však nikdy neuskutečnila. Bohužel dosud nikdo nezpracoval monografii o recepci howardovských zahradních měst na kontinentální Evropě a toto zpracování by si vyžádalo samostatnou práci, k níž bohužel zatím nemám příležitost. Proto toto téma nemohu blíže rozvést, ač je jeho zpracování nanejvýš důležité na poli urbánní historie.

Společným znakem prakticky všech evropských (velko)měst byla neschopnost nalézt prostorová omezení. Rozlézání měst do volné krajiny, které se v pozdějším urbanistickém slovníku odrazilo v sousloví *urban sprawl*, má kořeny právě v době, kdy se města definitivně zbavila fortifikace a namísto ní dosadila okružní bulváry jako ve vídeňské Ringstrasse nebo víceméně pravoúhlou síť bulvárů jako v haussmannovské Paříži. Právě v tomto období se rozvinula suburbanizace, protože viktoriánské město vytlačovalo ven z města příjmově bohatší vrstvy, které nechtěly dýchat industriální vzduch, který neosvobozoval jako kdysi, ale dusil. Zde a právě v této době se zrodila urbanistická vize rozvolněného zastavění, kterou později převezme architektonická avantgarda, jež svou abdikací na urbanistické otázky a potlačením městskosti města se domnívala napravovat neduhy blokového zastavění s malou mírou přímého osvětlení a svým rozptylem staveb do volného prostoru zasela Kadmovu dračí urbanistickou setbu, jejíž plody sklízíme dodnes. Ještě později, roku 1933, kodifikuje Athénská charta již rozběhlý trend funkčního zónování, které přineslo do moderního urbanismu dějinně bezprecedentní urbánní monokulturu, která pak najde své extrémní podoby například v Miljutinově pásmovém městě.

Zrod předměstí, přes existenci suburbií již v době antických městských států s jejich protikladem nájemního domu *insula* a luxusního *tuscula* vsazeného do volné

přírody, lze datovat právě do této doby, protože právě v 90. letech 19. století se předměstí snaží oddělit od městských jader a získat autonomní charakter, protože ani mezi teoretiky architektury a urbanismu té doby není dostatečně rozšířené povědomí o vzájemné existenční souvislosti města a předměstí. A tak právě v této době vzniká zárodek toho, co daleko později nazve Thomas Sieverts *Zwischenstadt* jako velmi paradoxní uskutečnění Howardova *Town-Country*, města s výhodami venkova, ale ve skutečnosti urbánního útvaru, jemuž chybějí základní atributy městskosti – ulice, náměstí, veřejné prostory vůbec. Sievertsovo „meziměsto“, ani město, ani vesnice, můžeme chápat jako skutečné popření Howardovy vize sloučení výhod města a venkova.

Podle klasické definice Asy Briggse končí období viktoriánských měst ve chvíli, kdy železnici vystřídá automobilová doprava. Podle mínění Briggse železnice město sceluje, automobilová doprava ho cupuje na kusy. Klasická Briggsova pasáž zní: „Železnice spojila nová města dohromady a umožnila jejich rozvoj. Jako města samotná byla i železnice symbolem ‚pokroku‘. (...) Železnice byla považována podobně jako města za symboly ‚demokracie‘ a podle slov dr. Arnolda , navždy rozbila feudalismus‘. První impuls k jejímu budování přicházel od sdružení aktivních obchodníků z velkých měst, například Liverpool Party, která byla zodpovědná za vybudování Crewe. První železniční tratě povzbudily koncentraci městské populace. Některá nová města jako Barrow-in-Furness dlužila za svůj dynamismus právě železničním zájmům a lidem jako James Ramsden, který byl v roce 1846 jmenován superintendantem společnosti Furness Railway. Některá stará města bez železniční tratě chřadla jako Courcy v Trollopeově románě *Doctor Thorne* (1858). Některé z nejlepších obrázků měst lze najít v *Official Illustrated Railway Guide Books* Georgea Measoma v Bradshawově velké příručce o

železnicích, což nebyl přinejmenším nejpůsobivější produkt průmyslového Manchesteru.

V kontrastu k tomu rozptýlil tato města automobilismus, vytlačoval je dále a dále z jejich středoviktoriánských center na nová předměstí. V té samé době se zužovala mezera mezi městským a venkovským životem, přetvořily se vyhlídky a perspektivy vesnic a mnoha tržních městeček a tento proces způsobil, že ohromné venkovské prostory získaly charakter sídel, ani venkovských, ani městských, tedy se staly něčím, co američtí sociologové nazývaly *rurban territory*.⁷¹

V každém případě neplatí teze o dostředivém účinku železnic a odstředivé síle automobilismu obecně. Briggsovým pozitivním názorům na železnici oponuje Christine Boyerová, byť se na něj výslovně neodvolává: „Cestování železnicí v 19. století téměř zničilo staré kontinuum prostoru a času tím, že vymazalo vnímání přechodného prostoru. Když cestování vlakem redukovalo čas, zahrnuje do sebe i prostor mezi známými body na mapě a vtáhlo vzdálená místa světa do blízké přiblížnosti, a tak vytvořilo novou panoramatizaci prostoru. Krajina projikovaná cestujícím ve vlaku se náhle změnila v pusté plátno, které rozvinuje rychle se mihající *tableaux*. Jak tento nerozlišený pohled v rychlém sledu mýjelo oko diváka, stal se prostor jednoduše sérií kontinuálně se měnících scén. Mobilita v prostoru tak umožnila juxtapozici – a dokonce i kolizi – zcela rozdílných, ale po sobě následujících obrazů. Takže město již nebylo nahlíženo ze statické frontální perspektivy, ale jako mnohorozměrný pohled cestujícího, který byl sám novým zprostorněním času.“⁷² V této souvislosti se až lacině snadno nabízí pozdější dromologické město Paula Virilia, jež rozpouští prostor ve prospěch rychlosti/času.

Podobný, byť z hlediska urbánní geografie, postoj k Briggsově tvrzení zastává i James H. Johnson, který v knize *Urban Geography* ukazuje, že v předželezniční éře

„zůstával Londýn kompaktním městem.“⁷³ Další sídelně technologické procesy právě v návaznosti na železniční trať proměňovaly předželezniční prostorovou kompozici Londýna ve stále amorfnější útvar. Proto je třeba Briggsovu slavnou tezi o prostorově kondenzační funkci železnice brát přinejmenším s velkou rezervou.

Ať už však železnice měla integrující či naopak rozkladně kaleidoskopický účinek, Paříž i Vídeň si zachovaly i po invazi automobilů do městského organismu hodně z původních rozvrhů barona Haussmanna či Otto Wagnera. Neplatí to však již pro Londýn a ještě více pro velkoměsta na druhé straně Atlantiku. V edvardiánském období přešla přestavbou zejména Regent Street, nicméně navzdory puginovskému goticismu zvítězila v britském velkoměstě 19. století infrastruktura nad tím, čemu měla sloužit. Jakmile se potlačily rezidenční a esteticko-reprezentační prvky města a došlo k jeho instrumentalizaci, stalo se nesoudržným celkem, vysoce vyhovujícím aktuálním investorským, dopravním a jiným potřebám, ale bez časové perspektivy.

Ztělesněním toho, jak se právě v této době přestalo uvažovat v kategoriích hustoty obyvatel na hektar při utváření měst, je Howardův koncept zahradního města: „Pro Howarda bylo řešení nabílední. Když už venkov ztratil hlavní roli v hospodářství a stávající města nebyla schopna poskytnout dostatečný příjem přistěhovalcům, pak jediné východisko spatřoval v založení měst nových. Ale ne tak nedostatečných a špatných, jako jsou města stará, ale nových a lepších. Takových, která budou vystavěna na základě zaručeně nejnovějších poznatků o tom, co člověk k životu potřebuje. Howard byl, ostatně jako každý vizionář, skálopevně přesvědčen, že jeho řešení ztělesňuje tu nejlepší možnost, protože zároveň spojuje přitažlivost městského společenského života s venkovským zdravým životem do rozumné jednoty. Vymyslel pro nové osídlení nový pojem *Town-Country*, tj. město-venkov.

Je zajímavé, jak Howard venkovský život považoval za zdravý a městský za nemocný. Daleko raději by byl, kdyby se lidé vrátili do vsí, přesto však musel uznat, že města mají jistý společenský a hospodářský význam. Ačkoliv Howard výslovně mluvil o městech a ve svých návrzích používal pojmy jako velká třída, bulvár nebo křišťálový palác, je jeho pojetí města veskrze neměstské, antiurbánní. Podíváme-li se blíže na jeho vizionářské dílo, kde navrhuje nová města vystavět na 1 000 akrech a osídlit je 32 000 obyvateli, zjistíme jednoduchým výpočtem, že navrhovaná hustota osídlení je zhruba 80 ob./ha, což odpovídá pouze běžné dvoupodlažní řadové zástavbě, v žádném případě však ne městu. Také umístění klidového parku v centru plánovaného města-venkova, kde by se jinak odehrával čilý ruch, je sotva idea podporující urbanitu. Daleko víc než na opravdové město odkazuje na nedostatek městské zeleně v Howardově době.⁷⁴

S teorií zahradních měst Ebenezera Howarda bylo spjato hnutí parků, jehož hlavním představitelem byl Frederick Law Olmsted. Olmsted jako teoretik urbanismu se nechal inspirovat tvůrcem slavného *Crystal Palace* Josephem Paxtonem, ale rovněž i osobností Georgese Haussmanna, původce slavných pařížských bulvárů. Frederick Law Olmsted je spolu s Calvertem Vauxem tvůrcem koncepce Central Parku z roku 1857. V roce 1863 byl Central Park obecně uznán jako mistrovské dílo zahradního urbanismu. Stále aktuální teoretickou prací Olmsteda je zásadní stať *Public Parks and the Enlargement of Towns* (1870). Navzdory názvu se v této stati nezabývá zdaleka jen tvorbou zahrad, ale celkovým konceptem moderního města, zejména jeho prostorovým rozšířením. Olmstedova koncepce městských založení zeleně je oproti Howardovu konceptu zahradních měst rozhodně aplikovatelnější v kontinentální Evropě, byť nejzdařilejší Olmstedova realizace se nachází na druhé straně Atlantiku. Dá se říci, že Olmstedova koncepce veřejné zeleně měla zcela rozhodující podíl na začleňování zelených ploch do organismu města zejména v kontinentální Evropě v posledních

desetiletích 20. století. Bohužel zde musíme zůstat u konstatování a nelze vtáhnout do komparačního procesu podíl zeleně a zastavěné plochy už proto, že nelze s dostatečnou průkazností zjistit tyto poměry u sledovaných měst ani z urbanistických plánů, ani z dobových zobrazení. A literatura k tomuto tématu bohužel neexistuje.

Urbanistické hnutí 19. století akcentující hygienické parametry města bylo spojeno se jménem lékaře Benjamína Warda Richardsona, jenž vydal v roce 1876 spis *Hygeia. City of Health*, kde vytyčil zásadu „koexistence co nejnížší obecné úmrtnosti s co nejvyšší individuální délkou věku“. Toto prolínání „čistého“ urbanismu a demograficky hygienických zřetelů bylo typické pro urbanistické myšlení 19. století, ale v tomto spisku našlo svou vysoce reduktivní podobu. To způsobilo, že Richardsonův hygienický zápal rozpoutával asanační běs ve všech sledovaných i nesledovaných městech té doby, ostatně i v Praze se usadila mrštíkovská *bestia triumphans*, dovolíme-li si opět pragensijní odbočku.

Jeden z nejzajímavějších urbanistických konceptů 19. století představovala práce španělského inženýra, liberálního politika a urbanistického vizionáře Artura Soriy y Maty s názvem *Ferrocarril-Tranvia de Circunvalacion* (1892). Koncept lineárního města byl reakcí na vzrůstající důležitost železnic, proto také město bylo plánováno jako souvislé území podél železniční trati. Arturo Soria y Mata vycházel z kritiky Madridu jako negativního referenčního bodu. Vzhledem k nesmírným rozlohám lineárních měst nazýval Soria y Mata tradiční sídla „bodová města“. *La Ciudad Lineal* předjímala velkorysé, byť stěží uskutečnitelné projekty avantgardy. Provedeme-li však podélný řez jeho projekty, vidíme, že přes jisté rysy utopičnosti ponechává konkrétnímu bydlení tradiční formu, na řezu mají Soriy y Matovy projekty podobu starosvětské rezidenční čtvrti s rodinnými domky a hustou zelení. V době železničního boomu měl jistě Soriův y Matův koncept větší životaschopnost než na zastavěnou plochu příliš náročná

Howardova zahradní města. Zvláštní anticipací pozdějšího avantgardního zónování, jež se prosadilo zejména ve funkcionalistickém urbanismu, pak byl Soriův y Matův projekt rozdělení měst na *divisiones*. V jeho projektu urbanismu Madridu mělo ovšem lineární město značně zakřivenou podobu, neboť do určité míry respektovalo radiokoncentrickou osnovu španělské metropole.

V roce 1919 vydal Walter D. Moody, ředitel plánovací komise v Chicagu, velice důležitou studii *What of the City?*, v níž se programově rozešel s hauussmannovským ideálem bulvárů. Jako model si vybral Dvanáctou ulici v Chicagu. Dědictvím urbanistických strategií zejména britských velkoměst byla vyliďňující se centra a drancování volné přírody v procesu suburbanizace, vzrůstající podíl dopravních staveb na celkové zastavěné ploše, vzrůstající energetická náročnost bydlení, nepřiměřená či spíše nedostatečná hustota periferních oblastí, difúzní způsob zástavby v centru i okrajích měst bez návaznosti na okolní zástavbu, tedy stavění zcela bez kontextu, ale zejména naprostá absence veřejných prostorů jako jednoho z nejdůležitějších atributů městskosti vůbec.

Zatímco viktoriánské město, zejména v howardovské verzi, chtělo do města včlenit co nejvíce venkovských prvků, protože v dobové rozpravě o sídlení ztělesňoval venkov převážně pozitivní hodnoty, přinesl konec této éry, máme-li se držet Briggsovy periodizace, tedy nástup automobilismu, prudkou degradaci měst v dopravně instrumentalizovaná sídla sloužící tranzitu, nikoli reprezentaci (symbolickému kapitálu v bourdieuvském smyslu) a rezidenci. Průkopníkem této tendence byl již zmíněný Arturo Soria y Mata, který předpokládaným spojením měst z Cádizu do Petrohradu či od Kodaně k Neapoli, tedy konceptem *La Ciudad Lineal*, lineárního města, vytvořil předpoklady k chápání sídla jako pouhého tranzitního média. Trajektorie lineárního města vede do volné krajiny, osobuje si její prostorové nároky, aniž by přihlížela ke

zničení hodnot, které dopravně exploatovaná krajina před svým zábořem měla. *La Ciudad Lineal* předznamenal všechny pokusy chápat město jako amorfni shluk nesourodych objektů. Pro inspiraci nemusely všechny urbanistické koncepty postavené na rozvolnění městské struktury ulic a náměstí chodit daleko, víc než hojný arzenál jim poskytl Londýn a jiná viktoriánská města. A máme-li být důsledně kritičtí, pak tuto tendenci jako přinejmenším latentní směr vývoje můžeme nalézt jako společný jmenovatel u všech čtyř sledovaných velkoměst.

Proces změn měl však i pozitivní stránky. Měnila se vizuální podoba měst, završení elektrifikace velkoměst okolo roku 1900 značně změnilo především estetické vnímání města samého. Zatímco Londýn byl paradigmatem změn v oblasti infrastruktury, utilitární a obslužné stránky města, ztělesňovala Vídeň nostalgismus všech starých režimů, co jich ponapoleonská Evropa měla a Paříž hrála prim co do skladby důležitosti veřejných budov. Tuto úlohu ovšem hrála už od dob Colbertových a Vaubanových. Budovy parlamentu, univerzity, radnice, divadla, operní scény, muzea a justiční paláce byly svěřovány projekční invenci nejlepších architektů nebo těch, za které je považovala municipální reprezentace. Horečná stavební aktivita na divadelní budovy specializovaných vídeňských architektů Ferdinanda Fellnera a Hermana Helmera, jedna z nejextenzivnějších projekčních aktivit zdaleka nejen 19. století, jež zasáhla do divadelní architektury i na našem území, ztělesňovala tento pařížský impuls na území Rakouska-Uherska v 80. a 90. letech 19. století.

Paříž postupně upadala jako ekonomické centrum, ale podržela si kulturní hegemonii. Rostoucí význam Londýna lze doložit porovnáním počtu obyvatel obou měst. Paříž byla největším městem Západu již od 18. století. V roce 1801 měla 581 000 obyvatel, v roce 1841 935 000, roku 1870 to bylo již 1 852 000 a v roce 1900 dokonce 2 714 000 obyvatel. Londýn v souladu s rostoucím ekonomickým vlivem Velké Británie

Paříž překonal počtem obyvatel. V roce 1801 měl Londýn 864 000 obyvatel, roku 1841 už 2 500 000, v roce 1871 to byly 3 890 000 obyvatel a v roce 1901 dokonce 6 586 000.

Pandánem k haussmannovské razanci nové uliční sítě a celkovému městskému rozvrhu byla vídeňská Ringstrasse. „Přestože rozsah a nádhera Ringu svědčily o neustálém vlivu baroka, prostorové pojetí, jež inspirovalo jeho podobu, bylo originální a nové. Barokní architekti vytvářeli prostor tak, aby pozorovatele směřoval do ústředního ohniska: prostor sloužil jako rámec zvýrazňující budovy, které ho obklopovaly nebo se nad ním tyčily. Projektanti Ringstrasse ve skutečnosti barokní postup obrátili a použili budovy k podtržení horizontálního prostoru.“⁷⁵ Zatímco přestavby Paříže a Londýna byly pokračováním stavební dynamiky předcházejících desetiletí, vyrostla vídeňská Ringstrasse jako důsledek zpoždění Vídně ve zbavování se fortifikačního krunýře. Nicméně, jak píše Schorske „právě na kovářině Ringstrasse vykovali dva průkopníci moderního myšlení o městě a jeho architektuře, Camillo Sitte a Otto Wagner, své představy o městském životě a jeho formě, jejíž vliv mezi námi stále působí“.⁷⁶

Jaké urbanistické strategie si tedy vytvořila tato čtyři evropská velkoměsta na sklonku 19. století? Londýn si naopak ponechal v jádru ještě středověký prostorový rozvrh, rozšiřování ulic se dělo ve jméno nové bohyně Hygieie, nová soustava kanálů a hlavně infrastruktura posílily civilizační vymoženosti, jež se staly samozřejmostí, byť nerovnoměrně distribuovanou, mnoha evropských měst. Rubem tohoto civilizačního lesku však byly silné sociální kontrasty. Neúspěšnost londýnské strategie spočívá ve dvou bodech: 1) zlepšení hygienických podmínek přineslo zároveň silné městské znečištění, jež se od této doby stane dlouhodobým londýnským kolořítem; 2) individualizované bydlení oproti ostatním evropským velkoměstům tvořilo zvládnutý protipól nezvládnutého problému slumů a přelidněných bytů.

Paříž se dala cestou prostorového komfortu, podobně jako v téže době Madrid se svou výrazně radiokoncentrickou strukturou, vytvořila paradigma či ještě spíše závaznou hierarchii budov, jejichž společenská relevance se bude opakovat u řady evropských velkých měst právě podle vzoru francouzské metropole. Proměna města se uskutečnila v rovnováze mezi zachováním historicky cenné zástavby a novými budovami s akcentem na celkově nové prostorové rozvržení. Neúspěšnost pařížské strategie spočívá v tom, že se vytvořila značná infrastrukturní nerovnováha mezi středem města a jeho předměstími.

Berlín se stal obětí nerovnováhy mezi příliš velkorysým urbanistickým rozvrhem a opožděným vytvářením technické infrastruktury nutné k životu průmyslového velkoměsta. Dobové dictum označuje Berlín za *Geldstadt*, jež má touhu se stát *Weltstadt*. Je-li možno gründerství vztáhnout ke konkrétnímu evropskému městu té doby, pak je to právě Berlín. Neúspěchem berlínské strategie je nenaplnitelný prostorový rozvrh, příliš ambiciózní urbanismus, tvořící odlihu dynamismu „opožděného národa“ (Helmuth Plessner).

Vídeň se sice jako poslední osvobodila z dusivých okovů hradeb, ale modernistický impuls Otto Wagnera ovlivnil racionalistickou modernu a Sittého urbanistický tradicionalismus akcentoval městotvorné prvky jako náměstí a ulice. Vídeň se také v pozdějších desetiletích stane centrem sociálně motivovaného nájemního bydlení. Ke slabinám vídeňské strategie patří zejména to, že se velkorysému rozvržení Ringstrasse nedostalo odpovídající funkce. Pro Vídeň 19. století to bylo příliš velké sousto. Řada veřejných prostor se nenaplnila očekávaným společenským ruchem, což jen podtrhlo provinčnost upadající monarchie. Nicméně model Ringstrasse stvořil vzor pro další (nejen) střeoevropská města.

Zrod průmyslového města (exkurs k modernizaci a industrializaci)

Město 19. století se zrodilo z modernizace a industrializace, proto by měl být součástí komparace obecnější exkurs k oběma tématům. Je velmi nesnadné vymezit pojem modernizace, neboť je obtížné na malé ploše vůbec inventarizovat ty nejdůležitější modernizační teorie. Modernizace jako historicky vymezitelný a vymezený termín souvisí s periodizací historického času jako s konstituujícím prostředkem interpretace. Modernizace, modernita, moderna jsou komplementární pojmy, jimiž se odděluje předmoderní svět evropské a později i mimoevropské historie od moderní doby, jež předcházela „naší postmoderní moderně“. Právě postmoderna tento periodizační mezník zpochybnila a zproblematizovala, ale zároveň mu poskytla novou interpretační půdu. Wolfgang Ivers, jenž podal ve své knize *Naše postmoderní moderna* přehled postmoderních myšlenkových pozic a zároveň snad nejvyhraněněji z postmoderních filozofů interpretoval postmodernu jako kritiku moderny odehrávající se částečně ještě na terénu moderny, spojil modernismus, modernu s novověkem: „Post-moderní v přísném smyslu je tato naše postmoderní moderna jen ve srovnání s jinou modernou, nikoli tedy ve srovnání s poslední a dále závaznou modernou 20. století, nýbrž s modernou v nejstarším a opravdu antikvovaném smyslu, s modernou ve smyslu novověku. Postmoderna se vzdala její základní posedlosti: jejích snů o jednotě, které sahají od konceptu *mathesis universalis* přes projekty filozofií světových dějin až po globální rozvrhy sociálních utopií.“⁷⁷ Novověk, jenž přinesl historické obsese, s nimiž se vyrovnáváme dodnes, tedy můžeme za cenu pojmového zjednodušení ztotožnit s modernizací společnosti. Romano Guardini pokládal za jeden z rozhodujících rysů konce novověku definitivní vyvázání člověka z přírody, emancipační proces patřící k étosu modernizace: „Tento člověk nevidí v přírodě ani závaznou normu svého života,

ani své útočiště.“⁷⁸ Vezmeme-li nově utvořené Německo, integrované na hohenzollernské dichotomii předmodernosti a modernosti, za *pars pro toto*, pak můžeme pojem modernizace definovat přesněji. Analýzy Hanse-Ulricha Wehlera se pak při různosti východisek pozoruhodně shodují s reflexí Helmutha Plessnera, jenž ve své knize *Die verspätete Nation* podal na půdorysu fenomenologie opožděného národa vysvětlení pozdějších kataklysmatických selhání. Wehler interpretoval německou zkušenost jako protiklad dynamicky moderního kapitalismu spojeného s industrializací a novými technologiemi a předmoderního charakteru politických institucí a společenských vztahů.

Někteří autoři synonymizují moderní a industriální společnost a tu pak vymezují nikoli proti předchozím předmoderním/předindustriálním časům, ale vůči současnosti, tak jak to činí německý sociolog Ulrich Beck v knize *Vynalézání politiky*: „Řez mezi nimi (tzn. mezi industriální a rizikovou společností – pozn. autora) můžeme (analyticky) vést tak, že riziková společnost začíná tam, kde selhávají společenské normativní systémy slibující jistotu vzhledem k nebezpečím vyvolaným danými rozhodnutími. Nyní musíme rozvinout znaky této definice: Za prvé tím nepřímo říkám, že nejistoty a ohrožení (až po katastrofy, které zahrnují vize o zániku světa) nepředstavují ve skutečnosti moderní problém, ale starý problém všech kultur a epoch. (...) Za druhé spočívá to nové v tom, že selhávají etablované systémy norem. (...) Za třetí zde musíme hovořit o „selhání“, jestliže se tento nárok na kontrolu zpochybní nejen v jednotlivém případě, ale obecně, jestliže tudíž máme dobré důvody zpochybnit také kontrolovatelnost. (...) Za čtvrté, toto institucionálně teoretické hledisko norem zprvu vyzávorkovává otázky rozdílností kulturního vnímání (odhadu a hodnocení) důsledků a nebezpečí.“⁷⁹

Aby bylo možné tento významově matoucí pojem spojit s konkrétním historickým obdobím, které se odlišuje od těch předcházejících i od toho následujícího, je třeba pokusit se o výklad několika rovin pojmu modernita. Vyjděme z jedné z relevantních filosofických interpretací modernity. Za jednu z nejlepších pokládám tu od Arnolda Gehlena. Arnold Gehlen hovoří ve své knize *Duch ve světě techniky* o několika stránkách obecně civilizačních jevů, jimiž se odlišuje moderní evropská či šířeji euroatlantická civilizace od předmoderní. Především je to podle něj úpadek smyslového vnímání související komplementárně s dalekosáhlou intelektualizací. Domyšleno do důsledků vede to na jedné straně ke komolení každodenní lidské zkušenosti, jež se neutváří podle smyslově ověřitelných dějů, ale podle mocensky manipulovaného či přinejmenším manipulovatelného veřejného mínění fabrikovaného ekonomicky či politickými silnými skupinami, které mají přístup k médiím. Druhou stránkou proměny předmoderního prostředí řemesel jako souboru pouhých nástrojů k odstranění či substituci orgánové nedostatečnosti je univerzalizace techniky, kterou Gehlen nazývá „šíření experimentálního přístupu“.⁸⁰ Technické prostředky již neslouží k zabezpečení či pro případnou expanzi přirozeného světa, ale technické možnosti se sledují kvůli permanentnímu překračování mezí, k „vyčerpání všech možností“.⁸¹ Kontrapunktem k této erozi smyslové dimenze člověka je „protiproud primitivizace“⁸², „neprostupnost vůči myšlenkovým pochodům“⁸³, na niž si stěžuje u svých studentů někdejší profesor sociologie v Cáchách. A konečně je to „expanze technických modelů myšlení“⁸⁴, přinášejících společenský imperativ optimálního výsledku či racionalizaci nezracionalizovatelných stránek lidského života.

Pro politickou podmíněnost modernity je důležitý koncept Erica Voegelina i jeho důležitého interpreta Davida Levyho. Pomineme-li Voegelinovo pojetí gnosticismu, je pro výklad modernity klíčovým Levyho „dědičný hřích moderního

pojetí politiky“ spočívající „v neoprávněném přemístění náboženského motivu do politiky.“⁸⁵ Tento bod je pro výklad modernity důležitý zejména proto, že nás vzdaluje nedávné diskuse o tom, zda jsou obě totalitní hnutí důsledkem modernity či naopak její úchylkou. Zejména nacionální socialismus byl pro své *Blut und Boden* interpretován jako protimodernistické hnutí. Tento mobilizační účinek ideologií, sekulárních náboženství ve voegelinovském smyslu, dovoluje interpretovat obě totality jako důsledek modernity, jako odkrytí a rozvinutí jejích odvrácených stránek. Modernita se zrodila z ducha civilizační *ύβρις*, z iluze postupující emancipace od podmíněnosti nejen historicky konstituované, ale dokonce od podmíněnosti v tom ontologicky nejužším smyslu. Tuto *ύβρις* shrnuje Levy v souvislosti s Gehlenovou metaforou „zatmění osudu“ následovně: „Hranice osudu byla nepopíratelně posunuta zpět až k bodu, v němž je naše každodenní zkušenost přeplněna materiálními důkazy o světě vytvořeném člověkem. (...) Technika moderního světa nutí člověka zapomenout na důležitost jeho omezenosti, protože ho izoluje od svědectví o jeho závislosti na zákonitostech, které nemá sílu změnit.“⁸⁶ Tyto interpretace modernity úzce souvisejí s Athénskou chartou a dalšími urbanistickými manifesty 20. století, protože vysvětlují neschopnost měst najít prostorové a funkční meze. Na strategii všech sledovaných měst se podepsalo vše, co můžeme najít v popise modernity od Gehlena, Voegelina, Levyho a mnoha dalších.

Na příkladu interpretace Erica Voegelina modernity jako gnosticizmu můžeme vidět úzkou vazbu mezi způsobem periodizace, respektive konstrukcí časových mezníků, a porozuměním jevu, který interpret nechává vyvstávat z jím vytvořeného historického kontextu. Voegelin podniká historický exkurs až k Jáchymovi z Fiore, aby modernu jako projev gnosticizmu ve smyslu iluze o bezhraničních možnostech proniknutí tajemství existence ve formě spekulativního či aktivistického gnosticizmu interpretoval na půdorysu joachimovské trojiční eschatologické periodizace. Podle

Voegelina ovládala symbolika joachimovské periodizace i sebepojetí modernity, ať už šlo o Comtovu teorii teologické, metafyzické či vědecké fáze lidstva či marxistickou dialektiku vrcholící v „říši svobody“. Destruktivní síla gnosticismu ve Voegelinově interpretaci modernity se ukazuje zejména v konstrukci takových politických systémů, v nichž je zabudována nevyhnutelnost příští války: „Má-li válka vůbec nějaký smysl, pak jím přece musí být obnovení rovnováhy sil, nikoli zhoršení stávajících poruch.“⁸⁷

Oproti pojetím, vytykajícím modernismu imanentismus, erozi společenské soudržnosti a další stránky, jejichž inventarizace poskytuje možnost vhledu do motivů těchto kritik, stojí ty, jež chápou modernizaci jako pozitivní proces. Nejznámější z nich je zajisté výklad Norberta Eliase, jenž ve své knize *Über den Prozess der Zivilisation* hovoří o rozšíření dvorských norem na široké vrstvy společnosti, o vytvoření modelů „pokojnějšího společenského styku“. Modernou se obsáhle zabývá i Bedřich Loewenstein v knize *Projekt moderny*. Klikatá cesta zavrženého i přijatého projektu ukazuje složitost, která zabraňuje úhrnné bilanci pasiv a aktiv, pozitiv či negativ modernizace. Loewenstein přisuzuje klíčovou roli státu, respektive reformním absolutistickým byrokraciím, jež měly podíl, byť ne výhradní, na emancipaci jednotlivců, ve stejném stupni důležitosti zde figuruje *amor habendi* jako tvůrčí síla, nicméně právě Loewensteinovo pojetí občanské společnosti jako jedné z konstitutivních stránek současnosti propadá iluzi o univerzalitě demokracie či občanské společnosti, o její samozřejmé hodnotové prioritě. Před rizikem této samozřejmosti varuje právě kniha Ernesta Gellnera *Podmínky svobody*, v níž autor dochází k této definici občanské společnosti: „Je to společnost, ve které se politické zřízení a ekonomika liší, kde je politické zřízení instrumentální, ale může kontrolovat a také kontroluje extrémní individuálního zájmu, kde je však stát naopak kontrolován institucemi s ekonomickou základnou. Spoléhá se na ekonomický růst, který tím, že vyžaduje růst kognitivní,

znemožňuje ideologický monopol.“⁸⁸ Modernizace je však v sobě protikladný proces už proto, že neznamena automaticky odstranění předmoderního, což lze opět nejlépe ukázat na příkladě Německa. Thomas Nipperdey shrnuje znaky modernizace v eseji *Probleme der Modernisierung in Deutschland* tak, že představují nejširší základnu shody: „Na jedné straně by měl tento pojem popsat procesy, jež se dějí při přejímání průmyslové, západní civilizace v zemích třetího světa. Na druhé straně se stal klíčovým pojmem světových dějin: má popsat jedinečný proces nesmírně rychlých ekonomických, sociálních, kulturních a politických změn, které se odehrály v posledních dvou stech letech, od dvojí revoluce pozdního 18. století, průmyslové a demokratické revoluce, nejprve v euroatlantické sféře a potom na celém světě. Modernizace zaujala místo starších, univerzálně dějinných pojmů, které se pokoušely popsat ty samé události: vzestup a rozklad kapitalismu, průmyslovou revoluci, racionalizaci, sekularizaci, demokratizaci, poevropštění a pozápadnění.“⁸⁹ K rozdílům mezi tradiční a moderní společností Nipperdey počítá: demografickou revoluci, pokles úmrtnosti, později ale také pokles porodnosti, industrializaci, mechanizaci, komercializaci, úbytek zemědělského sektoru, urbanizaci, mobilitu, trvalý vzrůst hospodářství, inovace, nárůst příjmů a produktivity v masovém měřítku, alfabetizaci a zvědečtění.

Rozporuplnost fenoménu modernizace demonstruje Nipperdey na nacionálním socialismu. Považuje ho za antimodernistické hnutí, jež se domnívá, že modernizace rozrušuje obecnství a bezpečnost, jednotu, kulturu a autoritu. Nositele modernizace, tedy socialisty, demokraty, kapitalisty a osvícence považuje proto za své úhlavní protivníky. Tento antimodernismus je ovšem vysoce specifický. Není v žádném případě strážcem tradice, ale naopak, je zcela proti duchu tradice a hledá za ní předhistorické, archaické, atavistické formy: válku a násilí, vyhlazování a životní prostor, retrográdní

proměnu člověka ve válečníka a sedláka, nadřazení biologické rasy nad historický národ, boj proti nejsilnější evropské tradici, proti křesťanství: „Antimodernismus nacistů nebyl tradiční, ale radikální, utopický, revoluční.“⁹⁰ Nipperdey svým pojetím modernizace a výkladu nacismu byť nepřímou a implicitně poukázal na vnitřní stíny modernizace: „Nacismus byl zároveň ale paradoxně ve svém stylu, volbě prostředků a v působení hypermoderní, bylo to modernizační hnutí. Vitalita, kult mládeže, aktivismus, to patřilo k jeho stylu, technika, produktivita, organizace, nejvyšší výkonnost patřily k jeho prostředkům. A účinky byly modernizující. Svět Německa se stal po roce 1933 velkoměstštější a průmyslovější, nikoliv idyličtější (...) sociální mobilita byla větší (...) Byla to ‚hnědá revoluce‘ proti buržoazii jako předkapitalistickému establishmentu, kus jakobínství, to nemůže být zcestně vyloženo jako maškaráda. Základ pro modernitu prostředků a modernizující působení lze snadno nahlédnout. Radikálně antimoderní cíl požaduje nejmodernější prostředky a nejradikálnější a nejmodernější použití prostředků osvobozených od tradičních překážek. Antimodernistické revoluci cílů odpovídala modernistická revoluce prostředků.“⁹¹

Pokud obsahovalo hohenzollernské Německo, tento opožděný národ, a následně Výmarská republika v sobě zárodek pozdějších nacionálně socialistických běsů, pak to bylo také proto, že modernizace byla patrně nutnou odpovědí na zcela novou demografickou situaci, jejíž jednu stránku shrnuje Massimo Livi Bacci: „Koncem 18. století se politicko-vojenský a osídlovací proces dobývání evropského prostoru definitivně uzavřel. V té době již neexistovala volná a neobydlená území s výjimkou dálného severu a neexistovaly ani řídce obydlené oblasti, kam by mohlo směřovat soustavné přistěhovalectví. Demografická mapa Evropy se ustálila a mohly ji změnit pouze násilné vojenské střety.“⁹² Odtud onen étos Lebensraumu. Z charakteru nacismu

lze jakousi inverzní chronologií vystopovat stinné stránky modernizace, jejichž kritikové už tím, že zaujímali pozice obhájců závaznosti tradic, se diskvalifikovali v očích těch, kteří podleli nutkání spatřovat v modernizaci pouze pozitiva a aktiva. Nemá-li však otázka modernizace být antikvována jako problém řešený a řešitelný pouze na poli úzce specializovaných otázek minulosti, je třeba přihlížet k její nejednoznačnosti, k rozeklanosti, o jejímž nezvládnutí nás poučuje stále akutně nacismus jako ztělesnění atavistické předmodernosti a hypermodernosti zároveň.

Druhým důležitým podhoubím vzniku viktoriánských měst byla industrializace. Velká proměna měst 19. století z dozvuků středověkých rysů do té podoby, jak jsme ji znali do zhruba poloviny 20. století, souvisí s velkou demografickou změnou a s rozvojem průmyslu. Industrializace je definována jako „dlouhodobý, spíše kontinuální a dodnes neukončený proces velké civilizační transformace agrární společnosti s převahou obyvatelstva, žijícího na venkově a živícího se zemědělstvím, v moderní průmyslovou a konzumní společnost, žijící z velké části ve městech a vytvářející větší díl národního důchodu v průmyslu a službách.“⁹³ V širším smyslu lze o industrializaci hovořit s odmítnutím Toynbeem rozšířeného pojmu *révolution industrielle* a naopak přijetím Rostowova pojmu *take off*, tedy přinejmenším od 18. století. Zatímco Arnoldem Toynbeem zpopularizovaný termín průmyslová revoluce je velmi vágní, neméně rozšířený pojem Walta Rostowa *take off* je kvantifikovatelný, neboť je vymežitelný třemi podmínkami: 1) nárůstem produktivních investic z méně než 5 na více než 10% národního produktu; 2) rozvinutím základních průmyslových odvětví s vysokou mírou ročního růstu a 3) existencí politického, sociálního a institucionálního rámce, zajišťujícího rozšiřování průmyslu a obchodu. S oběma termíny, modernizací a industrializací, souvisí napětí mezi liberalismem a intervencionalismem. Důležitým interpretem v této souvislosti byl Karl Polanyi: „Civilizace devatenáctého století

spočívala na čtyřech institucích. První byl systém rovnováhy moci, který po celé století bránil vzniku dlouhé a zničující války mezi velmocemi. Druhou byl zlatý standard, symbolizující jednotnou organizaci světové ekonomiky. Třetí tvořil seberegulující trh, produkující neslýchané materiální bohatství. Čtvrtou byl liberální stát. Podle jednoho způsobu klasifikace byly dvě z těchto institucí ekonomické a dvě politické. Podle jiného byly dvě národní a dvě mezinárodní. Mezi nimi se utvářely charakteristické obrysy historie naší civilizace.

Jako klíčový se z těchto institucí ukázal být zlatý standard; jeho pád byl bezprostřední příčinou katastrofy. V marném úsilí ho zachránit pak byla obětována a časem upadla i většina ostatních.

Avšak zdrojem a matricí tohoto systému byl seberegulující trh. Právě tato inovace dala vyrůst zvláštní civilizaci. Zlatý standard byl jen pokusem rozšířit domácí tržní systém na mezinárodní oblast; systém rovnováhy moci byl nadstavba vztyčená nad zlatým standardem a částečně fungující jeho prostřednictvím; liberální stát byl sám o sobě výtvozem seberegulujícího trhu. Klíč k institucionálnímu systému devatenáctého století spočívá v zákonech ovládajících tržní ekonomiku.

Naši tezí je, že myšlenka sebeuspořádávajícího se trhu představuje naprostou utopii. Takováto instituce nemohla existovat v žádném časovém období, aniž by zničila lidskou a přírodní podstatu společnosti. Fyzicky by člověka zničila a proměnila jeho prostředí v divočinu. Společnost tak nevyhnutelně přijímala opatření, aby ochránila sama sebe, ale ať už se použily jakékoli nástroje, narušily seberegulaci trhu a dezorganizovaly průmyslový život, a tak ohrozily společnost ještě jiným způsobem. Toto dilema tlačilo vývoj tržního systému do určitého ustáleného koloběhu, a nakonec rozložilo sociální organizaci, která na něm byla založena.⁹⁴

Polanyiho interpretace modernizace i industrializace je jednou z nejosobitějších, protože se skutečně silnou argumentační municí podmínává dnes se opět vracející liberální mýtus a protože rovněž demytizuje jeho základní složku, totiž že práce, půda a peníze jsou zbožím: „Zásadní problém je v tom, že práce, půda a peníze jsou základními prvky výroby a že rovněž musí být zprostředkovány trhy. Tyto trhy ve skutečnosti představují absolutně nezbytnou součást ekonomického systému. Avšak práce, půda a peníze nejsou zbožím. Práce je jen jiné jméno pro lidskou aktivitu, pojící se k samotnému životu, který není žit jenom na prodej, ale ze zcela jiných důvodů, a tuto aktivitu nelze od zbytku života oddělit, skladovat a mobilizovat. Půda je pouze jiné jméno pro přírodu, kterou člověk nevyrobil. A konečně skutečné peníze jsou pouhou známkou kupní síly, kterou zpravidla vůbec nelze vyrobit, ale vzniká prostřednictvím bankovního mechanismu nebo státních financí. Žádná z těchto věcí se nevyrábí na prodej. Charakteristika práce, půdy, a peněz jako zboží je zcela fiktivní.

Skutečné trhy práce, půdy a peněz nicméně pomocí této fikce fungují. Práce, půda a peníze se na trhu kupují a prodávají, jejich nabídka a poptávka má reálné hodnoty a každé politické opatření, které by omezovalo utváření takových trhů, by fakticky ohrozilo seberegulaci celého systému. Zbožní fikce tak poskytuje bytostný organizační princip ve vztahu k celé společnosti, dotýkající se téměř všech jejích institucí těmi nejrozmanitějšími způsoby, totiž princip, podle něhož není přípustné žádné zřízení nebo chování, které by mohlo bránit aktuálnímu fungování tržního mechanismu ve shodě s touto zbožní fikcí.

Takový požadavek ve vztahu k práci, půdě a penězům je však neudržitelný. Dovolit tržnímu mechanismu, aby byl jediným režisérem lidských osudů a jejich přirozeného prostředí, a vlastně i množství a používání kupní síly, by vyústilo ve zničení společnosti. Údajné zboží „pracovní sílu“ nelze přemísťovat, bez rozdílu užívat

jako jiné, či dokonce ponechat naprosto nevyužité, aniž by se to dotýkalo také jedince, který je shodou okolností nositelem tohoto zvláštního zboží. V nakládání s lidskou pracovní silou bude systém mimochodem disponovat také fyzickou, psychickou, a morální entitou ‚člověk‘, připojenou k tomuto označení. Lidé, připravení o ochranná křídla kulturních institucí, budou ničení účinky sociálního tlaku; budou umírat jako oběti hluboké sociální dezorganizace na nemorálnost, zvrhlost, zločin a strádání. Příroda bude redukována na své prvky, okolí lidských sídel a krajiny zamořeny, řeky znečištěny, vojenská bezpečnost ohrožena, schopnost produkovat potraviny a suroviny zničena. Nakonec bude tržní organizace kupní síly opakovaně likvidovat podnikání, neboť doby nedostatku a nadbytku peněz se projeví ve výrobě stejně katastrofálně jako záplavy a sucha v primitivních společnostech. Trhy práce, půdy a peněz nepochybně jsou základem tržní ekonomiky. Avšak žádná společnost nemůže ustát účinky takového systému čistých fikcí ani tu nejkratší dobu, pokud její lidská a přírodní podstata, stejně jako její podnikatelské organizace nebudou chráněny proti pustošení tohoto satanského mlýna.“⁹⁵

Tímto satanským mlýnem, jenž „semlel lidi na masy“ byl mechanismus provázející skutečnost, že „jádrom průmyslové revoluce v osmnáctém století bylo takřka zázračné zlepšení prostředků výroby, které bylo doprovázeno katastrofálním narušením životních podmínek obyčejných lidí.“⁹⁶ Se základními podmínkami *take off*, jež je možno variovat podle řady výkladů procesu industrializace, a jež by samy vydaly náročností koncipování i rozsahem na monografii, souvisely demografické změny.

Ještě v roce 1700 činil celkový počet obyvatel Anglie a Walesu 5,5 milion, v roce 1750 to bylo 6,5 milionu. Po roce 1760 však demografický vzrůst nabyl strmého vývoje: V roce 1801 to bylo již 9 milionů a v roce 1831 14 milionu. Vzestup středních tříd a naopak pauperizace těch, kteří mohli pouze sami sebe nabídnout jako pracovní

sílu tvořily jeden z mnoha kontrastů tvořících nový životní styl v průmyslově se rozvíjejících se městech. „Potíže průmyslových měst a protest jejich obyvatel se artikulovaly především v ideologickém prázdnu, kvůli kterému neměla ještě společnost v prvních desetiletích žádný prostředek, jak čelit tomuto zlu.

Neboť dosavadní prostředky nepostačovaly a postrádaly důvěry a nové ještě nebyly po ruce.“⁹⁷ Příliv nových obyvatel průmyslových měst vytvářel tlak na spekulaci s pozemky, neboť zastavěná plocha nestačila odolat imigračnímu tlaku z venkova. Zejména na okrajích těchto měst vznikala spekulativní zástavba, nekvalitní činžovní domy s nevyhovujícími hygienickými parametry. *Jerry builders*, stavební spekulanti, vnesli do měst ducha provizoria, bydlení, které postrádalo stavební solidnost a ohled na lidskou důstojnost obyvatel.

Okolo 1800 se šířila Evropou venkovská manufakturní výroba. Každá větší země měla své protoindustriální regiony. Některé oblasti se již industrializovaly (Porúří, Borinage), jiné se naopak deindustrializovaly, to znamená, že ztrácely na přelomu 18. a 19. století svoji výrobní bázi. Například v tomto období se průmysl na zpracování lnu v Irsku a Flandrech dostal v polovině 19. století do hlubokého úpadku. Spojené síly průmyslu a vlád proměnily malá města v městské giganty. Klíčem k poměru města a vesnice a k hierarchickým vazbám mezi blízkými městy byl i v tomto období region. Region je hierarchie center, jež gravitují kolem zásadního centra. Vyjádřeno ekonomickými termíny města umožnila regionu, aby docílil svých komparativních výhod. Z této perspektivy náležela města k síti obchodu, informací a vlivu s dosahem daleko za hranice země. Metodologicky důležitá je dichotomie Redfielda a Singera ortogenetických či heterogenetických měst, jež se do těchto dvou kategorií řadí podle toho, zda vytvářejí a rozšiřují dominantní kulturu nebo zda se naopak obklopují cizí. V tomto období například Berlín zažil prudkou proměnu poklidného města v metropoli

s širokým teritoriálním zázemím. Mezi 1800 až 1910 vzrostla evropská populace šestkrát. Žádný evropský národ nedosáhl tak vysokého podílu městských obyvatel jako Británie, ve Francii rostl tento poměr daleko postupněji. Lidské důsledky průmyslové urbanizace se promítly zejména do nárůstu měřítka měst a zvyšování hustoty. Rozšířila se škála sociálního života, což muselo vést ke specializaci, takže se městské společnosti fragmentovaly a diferencovaly.

V polovině 20. let 19. století převažoval textilní a železářský průmysl, což se odrazilo na množství manufakturních měst v severní a střední Anglii. Z demografického hlediska se v první polovině 19. století prohloubila propast mezi vzrůstem počtu obyvatel v průmyslových městech a ostatními, méně urbanizovanými sídly. Urbanizační procesy druhé poloviny 19. století probíhaly již na daleko širší ekonomické bázi. Zejména mezi léty 1870 a 1886 proběhly významné technické a organizační inovace, které podnítily další urbanizaci i dosud neurbanizovaných oblastí Británie. „Regionální metropole jako Manchester ztělesňovaly silnou vazbu mezi industrializací a urbanizací v průběhu 19. století a mohou sloužit jako vzor pro další výzkum městské ekonomiky. Na začátku 19. století byl již Manchester obchodním centrem regionálního systému textilních měst ve zhruba desetimílovém okruhu města. Virgin popsal tento městský systém jako *Manchester cluster* a ukázal, jak vývoj města probíhal ve sledu fází, z nichž každá reflektovala technologickou a ekonomickou restrukturalizaci textilního průmyslu. V raných fázích v polovině a v pozdních desetiletích 18. století byl Manchester sběrným a obchodním centrem pro okolní textilní manufakturní místa. Tento spojitě zastavěný areál Manchesteru a Salfordu měl méně než jednu čtvrtinu čtvereční míle, ačkoli vzrůst probíhal rychlým tempem k jihu, aby mohl využít výhod nových přístavních zařízení a zlepšené regulace řeky Irwell a podél kanálu Bridgewater.“⁹⁸

Průmysl se stal totožným s městským prostředím. Mezi lety 1870 až 1914 patřily Berlín, sídelní pás Filadelfie – New York – Boston a Chicago mezi nejurbanizovanější a rovněž nejprůmyslovější města na světě. Byly v nich soustředěny nejproduktivnější podniky: Siemens a AEG v Berlíně a Bell-Western Electric v New Yorku a Chicagu. Na přelomu století se situace změnila v tom, že nejproduktivnější podniky přestaly být spojeny s nejurbanizovanějšími částmi světa. Siemens se přestěhoval z Berlína do Siemensstadtu poblíž Spandau, AEG zase do Oberschöneweide.

Zrod moderního města synonymizovatelného s průmyslovým, viktoriánským městem byl spjat nejen s hlubokou funkční, ale i prostorovou změnou. Jev industrializace lze nejlépe demonstrovat na britských poměrech a proto je třeba se zastavit právě zde. Zde do výkladu vstupuje celá řada britských měst mimo srovnávaný Londýn proto či potud, pokud ztělesňují úzkou souvislost mezi modernizací a industrializací na jedné straně a novou prostorovou organizací na straně druhé. Typická britská města jako Nottingham a Norwich měla v 19. století prostorná náměstí s tržní funkcí, v průběhu 20. století se tato náměstí stala symbolicky reprezentačními místy a obchod se přesunul na hlavní komunikace. Trhy přestaly plnit funkci metronomu městského rytmu. V průběhu 19. století se ještě více upevnila moc páry jako energetického zdroje, aby na konci téhož století byla vystřídána elektřinou a i tyto změny v energetických zdrojích se rovněž promítly do prostorového uspořádání viktoriánských měst. Ještě v 18. století, na samém prahu vstupu do éry páry, se skutečnost, že voda poháněla hamry a jiná technická zařízení promítala do podoby britských měst. V později tak silně industrializovaném Sheffieldu hamry v kovárnách byly poháněny vodou a nijak nevyskytovaly tomuto městu význačný ráz. Podobně rozptýlený byl manufakturní textilní průmysl. Teprve příchod páry a s ní i rozmach manufaktur přinesly do měst, nejprve v Británii na evropské půdě, soustředěnější

manufakturní, později i tovární výrobu. Spolu s párou vnesly kanály do měst nový prvek demografického oživení, způsobeného příznivými hygienickými podmínkami. Příkladem může být Birmingham na počátku 19. století, kde městská populace přesáhla 70 000 obyvatel. S oživením manufakturní výroby souviselo rozšiřování městských doků a přístavů. Předním obchodním přístavem na počátku rostovovské *take off* stal Liverpool. „Mnoho anglických měst mělo velmi krátké přístavní hráze. Přístavní hráz probíhající v celé délce městského pobřeží byla v době před rokem 1800 velkou vzácností a dokonce i dlouhou dobu po tomto roce. Není zcela jasné, proč tomu tak bylo. V ohrazených městech to patrně souviselo s tím, zda hradby obíhaly podél řeky. Taková situace byla v Newcastleu, Bristolu a Waterfordu. Ve všech těchto třech městech bylo území mezi hradbami a řekou využíváno jako přístaviště, které se později stalo skutečným přístavem. Po stržení hradeb vzniklo dlouhé přístavní molo, které lemovaly nové budovy.“⁹⁹ Průmyslový rozmach zplodil nejen nové tovární (manufakturní) části města, ale také nová společenská střediska, promenády, veřejné parky a nové ulice. Prorážení nových ulic, strhávání středověkých, případně barokních fortifikací souviselo s rozvojem průmyslu, s novými nároky na hygienu nejen obydlí, ale také na celkovou hygienu města. Ta znamenala nejen novou infrastrukturu, včetně nových kanalizačních vedení, ale také požadavky na uliční čáru, odstup jednotlivých budov a novou, hygienickým podmínkám přizpůsobenou prostorovou konfiguraci. Zejména ve velké Británii vznikaly v tradičních městech nové ulice, zahušťovala se uliční síť a rozšiřovaly se stávající ulice. Markantní je hustota uliční sítě mezi lety 1786–1830 v Liverpoolu. Nové ulice radikálně proměnily v tomto období topografii měst. V Huddersfieldu vniklo v letech 1802–1840 celé křížení nových ulic v historickém jádru města. Newcastle-upon-Tyne dostalo novou uliční strukturu mezi lety 1784–1812.¹⁰⁰ Mostní díla, plod inženýrství 19. století, vytvořila nový a dopravně účinný komunikační prostředek a

přispěla nejen k rozvoji dopravní infrastruktury 19. století, ale rovněž k novému, průmyslovému vzhledu měst. Nové reprezentační budovy, většinou exploatující klasické tvarosloví, se staly symboly nového věku a tvořily protipól provozně utvářených budov, jako byla nádraží, vodárny apod. V 19. století se evropskými městy přehnala vlna muzejních budov a nových radničních budov v kontrastu k utilitarismu průmyslu. Nově získanou prestiž mělo posílit použití klasického tvarosloví. Prudce se rozvíjející města jako Manchester, tehdejší středisko textilního průmyslu, dostalo vysoce reprezentativní radnici od nesmírně plodného viktoriánského architekta Alfreda Waterhouse. Alfred Waterhouse (1830–1930), autor proslulého Natural History Museum v Londýně, jeden z hlavních představitelů viktoriánského gotického revivalu, navrhl v roce 1869 novogotickou radnici pro Manchester a řadu jiných britských měst. Radnice ve viktoriánské ostrovní architektuře hierarchizovaly prostor měst a vytvářely reprezentační protiváhu průmyslovým stavbám.

Monumentální charakter však měly i samotné průmyslové stavby, zejména právě ve Velké Británii. Nové konstrukční metody používající litinu a ocel byly velmi často, jako tomu bylo i v ostatní Evropě, maskovány klasicistním tvaroslovím. Historizující charakter průmyslových budov dokládá význam nového produkčního odvětví, jemuž se přisuzoval nikoli jen hospodářský, ale i národně reprezentační charakter. Také proto je přečerpávací stanice v Papplewick koncipována v sloupově řádovém stylu s bohatě zdobenými korintskými hlavice, byť nikoli z kamene, ale tehdy často užívané litiny. Podobně reprezentační charakter měly vodárenské věže, jako měla věž Everton v Liverpoolu od Thomase Duncana z roku 1853.

Podstatnou společensky prostorovou změnou byl v průběhu 19. století vznik nových obchodních tepen, jež nahradily dosavadní tržní prostory, které měly namnoze ještě středověký charakter. S nimi se zrodila i grafická dimenze města, naprosté novum,

jež nemá obdoby ani ve vývěsních štítech ani domovních znameních předcházejících staletích. Zrod grafické dimenze, a v tomto bodě znovu měla prvenství britská viktoriánská města, znamenal zrod reklamy v moderním slova smyslu, reklamy, která právě v průběhu 19. století začala vtiskovat výtvarně výrazný ráz průčelím domů, aby pak v 20. století nabyla přímo městotvorný charakter. Reklama se začala usazovat v britských městech zároveň s rozšiřováním obchodních i rezidenčních tříd a s přestavbou štítových zdí tvořících ucelenou podobu těchto ulic. Domy se začínají otvírat výkladci a celkově se oživuje parter v té podobě, jak to známe dnes z měst. Fasády domů nabývají utilitárně komerčně informativní charakter. Zatímco domovní znamení ukotvovala dům v symbolické topografii města, reklama na fasádách vyděluje firmu z masy okolních domů v ulici či v celé čtvrti. Reklama na fasádách viktoriánských domů zdůrazňuje jedinečnost domu a zároveň ve zkratce definuje obsahovou náplň prodeje. Dříve ústně sdílené obchodní informace se stávají součástí fasád viktoriánských domů.

Ve druhé polovině 19. století vznikají pasáže, většinou poschod'ové, s proskleným zastropením, dědictví to Paxtonova *Crystal Palace*, i velké zastřešené městské tržnice, většinou bazilikální dispozice, umožňující boční osvětlení. Pasáže i městské tržnice se stávají novými společenskými centry viktoriánských měst. Jednou z nejpůsobivějších obchodních pasáží je County Arcade v Leedsu projektovaná v letech 1889–1900 Frankem Matchamem. Důležitým stupněm urbanizace je i to, že se město začíná multiplikovat i v tiskových médiích. Město nabývá své druhé podoby v periodickém tisku právě v reklamách 1. poloviny 19. století, kde se právě často objevuje nikoli jen inzerované zboží, ale budova, kde je lze nalézt. Druhá polovina 19. století je rovněž ve znamení vzmachu budov bankovních institucí. Banky se obracejí na přední architekty té doby, jako tomu bylo v případě Josepha Goddarda, který v letech

1870–1872 navrhl hlavní sídlo bankovní společnosti v Leicester. Banky v té době začínají patřit k nejreprezentativnějším stavbám v souladu s pozicí Británie jako stále ještě vedoucí finanční a hospodářské velmoci. Výrazem tohoto imperiálního finančnictví je zejména West of England and South Wales Bank v Bristolu z let 1854–1956 od W. B. Gingella.

Zcela novým fenoménem viktoriánských měst jsou obchodní domy. Ještě v polovině 19. století je většina postavena ve stylu *palazzo*, jejich parter ještě nemá živý tržní charakter, jde spíš o střediska distribuce, z nichž se zboží redistribuuje do tradičních obchodů, dokonce ještě na tradiční tržní místa. Tento palácový charakter má ještě obchodní dům na Princess Street v Manchesteru od Johna Walterse. Právě tento obchodní dům s luxusním zbožím ukazuje, že v této době je tato instituce spíše velkoobchodem, navíc zbožně nediverzifikovaná, určená pro klientelu z vyšších příjmových pater, tedy nikoli pro širší veřejnost s různou kupní silou, jako je tomu později. U stavebně-historického vývoje můžeme sledovat souvislost mezi rozšiřující se nabídkou zboží pro široké příjmové spektrum obyvatelstva a postupnou transparentí fasády obchodních domů.

Ovšem nejvýraznější změnu vnesla do viktoriánských měst industriální architektura. Tovární komíny vnesly do těchto sídel novou vertikality, jež byla dříve vyhrazena kostelním věžím či světským dominantám, jako jsou radnice. Tyto věže ovšem neměly hole utilitární charakter, ale byly programově vertikálními estetickými dominantami s výrazně městotvorným záměrem. Také proto byl hlavní komín Tower Works v Leedsu záměrně koncipován v roce 1899 podle vzoru Giottovy kampanile u Duomo ve Florencii. Komíny ovšem netvořily jen esteticky působivou dominantu nových průmyslových měst, ale byly i dobově negativně vnímaným producentem emisí, nového atmosférického prvku. Proto se na dobových pohlednicích objevuje ironické

With compliments from the smoke se stále častější siluetou továrních komínů. Továrny se usazují ve středu měst, ale s rozvojem železnice se přesouvají na okraj z přepravně ekonomických důvodů. Továrny se stěhují k vodním zdrojům, kanálům a ústím řek. S dislokací dochází i ke změně stavebního materiálu. Stále častěji se místo tradičních cihel používají železobetonové konstrukce. V tomto směru drží prvenství textilky v Manchesteru. Ještě do 70. let 19. století však převládají ve viktoriánských městech cihlové tovární budovy velmi často s komíny koncipovanými jako italská kampanile, tedy podobně jako tyto italské zvonice umístěné solitérně mimo komplex budov. Britské zvonice-komíny z druhé poloviny 19. století patří mezi architektonické, dosud velmi nedocené skvosty, jimž by bylo zapotřebí věnovat monografii. K jednomu z nejkrásnějších industriálních artefaktů patří komín The Manningham Mill v Bradfordu od Andrewse a Peppera z let 1871–1873. Jiné viktoriánské komíny mají podobu minaretů jako komín továrny The Wainhouse v Halifaxu.

Odvracenou tvář tohoto industriálního lesku viktoriánských měst je řadová zástavba. Ukazatelem pauperizace části městských obyvatel je snižování kvality zástavby řadových domů. Porovnáme-li řadovou zástavbu z raného 18. století v Castle Lane v Bridgewater s řadovou zástavbou v Lumby's Terrace ve Stamfordu ze 40. let 19. století vidíme zřetelně provizorní vzhled obydlí, neartikulovanost fasád, stísněnější prostorové podmínky a menší oslunění zástavby. Jinými slovy *jerry builders* se dostávají ke slovu a to nejen ve viktoriánských městech, ale bez výjimky všude v Evropě. Zástavba obytných čtvrtí se zahušťuje nikoli jen kvůli demografickému vzrůstu, ale kvůli stavební spekulaci. Otřesným příkladem nového typu dělnického bydlení je dosud stojící zástavba v Burnley, která připomíná svou stavební nekvalitou téměř skalní byty známé z meziválečného období u nás. Tento typ zástavby proměňuje zejména okrajové části viktoriánských měst. Rodí se nový urbanistický typ, který bude

tak vehementním předmětem kritiky pozdější architektonické avantgardy – bloková zástavba s malou mírou přímého osvětlení, se světlíky, s chybějícím příčným odvětráváním apod. V některých případech ovšem tato řadová zástavba přechází na okrajích měst do venkovské zástavby, jako je tomu v některých okrajových čtvrtích Nottinghamu. Pozoruhodné řešení se našlo v Hebden Bridge, kde terénní morfologie vnutila dvouúrovňový vstup do domů, jakousi obdobu terasovitých domů. Platí pravidlo, že v méně industrializovaných městech se řadová zástavba z viktoriánské doby dočkala lepší kvality a namnoze si dokázala udržet tradiční ráz, jako tomu bylo v případě řadové zástavby v Tivertonu s arkýři do ulice a s režným zdivem.

Aby se vyrovnala s těmito stíny, viktoriánská epocha přemístila parky, dříve součástí zámeckých areálů, postupně do center měst. Příkladem je promenáda u jezera ve Stanley Park v Liverpoolu, doklad průniku koncepce anglického parku do průmyslově expandujícího města. Nottingham byl jedním z prvních viktoriánských měst, kde se programově budovaly pásy zeleně, aby se předešlo destruktivním vlivům industrializace. Jde o jedno urbanisticky nejzdařilejších vkomponování zeleně do města a domnívám se, že dosud nebylo co do koncepčnosti překonáno. Důmyslnost této koncepce tkví v tom, že se nejedná o rozptýlené enklávy zeleně, ale o prostorově kontinuální plochu prolínající téměř celým městským areálem. Zeleň prolíná nejen kruhové náměstí, ale i radiálně připojené komunikace a tři rozsáhlé městské zóny. Do zeleně jsou vkomponovány i hřbitov a arboretum.

Viktoriánská éra je také první vlnou moderní suburbanizace. Druhá a mnohem rozsáhlejší vlna suburbanizace zasáhne Evropu a Spojené státy po druhé světové válce. V raném 19. století probíhá suburbanizace spíše živelně a hlavně rozptýleným způsobem. K pionýrským městům suburbanizace patřil Nottingham, kde se podle plánů P. F. Robinsona z roku 1828 suburbanizovaly předměstské, dosud nezastavěné pozemky

na katastrálním území Nottinghamu a posléze podle plánů T. Pickena okolo roku 1840 další pozemky. Zatímco Robinsonův plán zastavění má téměř disciplinačně kasárenský charakter s téměř absolutistickou ortogonality, doznává Pickenův plán jistého rozvolnění. Zástavba nemá tak striktně šachovnicový půdorys, sleduje terénní nerovnosti a lépe vyhovuje spíše solitérní zástavbě.

Nemalou úlohu sehrál v konfiguraci městské zástavby raně i pozdně průmyslového města rozvoj sportu a zábavy. Mořské pobřeží nesloužilo jen průmyslu a obchodně transportním účelům, ale také nové formě sportu a rekreace – plážování. Dosud přírodně neupravené pláže se začínají právě v této době zastavovat nejprve provizorními dřevěnými příbytky, posléze i hotely. V závěru 19. století pronikají do středu měst tančírny s dosud divadelně uspořádaným prostorem, kde na jevišti hrál orchestr. Vznikají hlavní místa viktoriánské zábavy – Alhambra v Londýně, bar Talbor v Nottinghamu, Grand Theater v Leedsu od Georgea Corsona z roku 1878, na přelomu století pak londýnské Coliseum od Franka Matchama.

Otázku souvislosti industrializace/modernizace s novou prostorovou organizací by bylo třeba podrobněji rozvinout v samostatném tématu, zde mohlo být toto téma jen nastíněno. Nicméně účelem tohoto exkursu bylo ukázat úzkou spjatost modernizačního a industrializačního diskursu s radikální proměnou prostorové skladby měst, jichž se tato metamorfóza dotkla v Evropě nejvíce, tedy vyjmenovaných viktoriánských měst.

Hygieia – její Telesforos vinoucí se podzemím města

K podstatným prvkům proměny sídel 19. století patří sanitární infrastruktura, jejíž vytvoření učinilo z těchto sídel skutečně moderní města. Nikdy nelze dostatečně zdůraznit, nakolik kanalizace vedle plynového a později elektrického osvětlení proměnila charakter euroatlantických a později i jiných měst na všech kontinentech. Kanalizace, bráno už jen nikoli frekventovanou bibliografií k ní, je dosud stále extrémně nedoceňovaným tématem v urbánních dějinách.

Pro pochopení, jaký až religiózně důsažný vliv mají různá pojetí čistoty a nečistoty v lidské kultuře, je důležité dílo antropoložky Mary Douglasové *Purity and Danger: An Analysis of the Concepts of Pollution and Taboo*, v němž se zabývá způsoby ritualizace čistoty. Základní knihou mapující projekci tématu kanálů do literatury a filmu je dílo Petera Stallybrasse a Allona Whita: *The Politics and Poetics of Transgression*. Na další literaturu narazíme při výkladu.

Pro celkový obraz této přeměny je tedy nutný exkurs do dějin kanalizace. Benjamin Ward Richardson vydal v roce 1876 knihu s názvem *Hygeia, a City of Health*, jež byla výrazem úspěchu zavedení hygienických standardů ve Velké Británii i na kontinentě. Je to paradigmatická práce, neboť nejen obráží pohled na důležitost sanitární struktury zejména velkoměst, ale navíc měla i velký vliv na budování kanalizačních sítí, byť ty už byly v rozběhu nějaký čas v těch největších evropských metropolích. V úvodu, jímž se obrací na parlament, Richardson píše: „Ani duševní vyrovnanost, ani duševní vývoj nemohou existovat v nezdravé fyzické organizaci. Tato chudoba je stínem nemoci stejně, jako je bohatství stínem zdraví.“¹⁰¹ Je s podivem, že Alain Corbin ve své knize *Narcis a miazma* zabývající se i vědeckou institucionalizací čichu, jemuž se dostalo v první polovině 19. století pozornosti na rozdíl od

předcházejících období preferujících sluch a zrak, tak zní Corbinova teze, tohoto autora i toto přelomové dílo necituje, ačkoli cituje práce mnohem méně významných průkopníků hygieny. K tomu, čemu říká Corbin „strategie dezodorizace“, mezi něž zařazuje „dláždění, drenáže, ventilace“, patří i kanalizace, ale v knize samotné jí téměř není věnována žádná pozornost, což jen zesiluje důvod věnovat jí nejen samostatnou kapitolu v této práci, ale někdy v budoucnu i celou knihu. Velmi šťastný, byť samotným autorem nenaplněný pojem je pojem „sanitární strategie“: „Sanitární strategie nemá pouze epizodický charakter jako v dobách, kdy řádily epidemie. Snaží se být důsledná a je koordinována městskou správou.“¹⁰² Důraz, jenž klade Corbin na dláždění jako na prvořadý nástroj hygienizace sídel první poloviny 19. století je třeba klást na kanalizaci, na jedno z nejpodivuhodnějších zlepšení podmínek lidského života. To těžištěm „sanitární strategie“. Kanalizaci věnuje Corbin jen několik odstavců, aby pak odbočil k méně důležitým tématům své oblíbené osmologie: „Nadále však zůstává nevyřešen problém kanalizačního zařízení, modelu navrženého v Anglii. Teprve na samém konci století se jej v Paříži podařilo definitivně prosadit. Své přívržence měl však již v období Restaurace. Ostatně v té době je již na některých místech po Paříži funkční: vojenská škola, Invalidovna, Ústav pro choromyslné, Salpêtrière, Hôtel de la Monnaie, odtud odevšad již kanály odvádějí výkaly přímo do Seiny. Z Montfauconu je řídký odpad zpočátku odváděn velkým kanálem okružním a rokem 1825 počínaje bočním kanálem dále do kanálu Saint-Martin. (...)

Stoupenci kanalizačního systému, Sponi či Guéneau de Mussy, trvají na tom, že jedině toto zařízení je schopné zajistit cirkulaci exkrementů, a tudíž nedopustit hrozbu stagnace. Kromě toho, na rozdíl od jímek, je zde možné kontrolovat proud. (...)

Jak si tedy vysvětlit, že toto řešení bylo takřka po celé jedno století zavrhováno? Gérard Jacquemet dokázal shromáždit veškeré důkazy o tom, proč se proti jeho přijetí

tolik brojilo. Systém by údajně zatížil rozpočet soukromých osob. Ještě v roce 1856 je vodou zásobováno pouhých 10 000 z celkového počtu 32 000 domácností. Kanalizační systém by přivodil krach společnostem, které se dosud staraly o jímky a které ve společnosti představují silnou nátlakovou skupinu. Pak by se ale mohlo snadno přihodit, že se nářky vědců setkají se silným odporem. Znovu zde máme utkvělou představu ztráty. Chevreul na nebezpečí upozorňuje: dezinfikovat látku znamená ji ochudit. A zároveň k tomu dodává: starosti o zdraví tento úhel pohledu potlačuje. Nebude zde řeč ani tak o kanalizačním systému jako o exemplárním (sic!) příkladu mrhání vším možným, nýbrž o tom, že řidší obsah jímek znamená snížení obsahu dusíku v nich. Čističi žump to dobře vědí. Mnohem více si cení exkrementů nahromaděných v jímkách ve čtvrtích chudinských než v bohatých, které tak řídké nejsou. Belgrand na základě kvality produktů velmi přesně ustavuje hierarchii společnosti. Na základě množství obsahu dusíku v exkrementech vytvoří místopis hlavního města. A tak chtěl utilitarismus jak ve Francii, tak i v provinčních městech zamezit šíření kanalizačního systému, i když jinak dezodorizaci ulic a očistu veřejného prostranství podporoval. Divergentní účinky, u nichž by bylo třeba zdůraznit rozporuplné hledisko.¹⁰³ Nebyla to finanční neochota, jak tvrdí Jacquemet a po něm Corbin, ale technické zaostávání, které způsobilo opoždění zavedení kanalizace v širším měřítku v Paříži oproti Londýnu. Corbinem uváděná data totiž nejsou daty zavedení kanalizace jako v širším měřítku fungující infrastruktury. Mýlí se i v motivech, jež nebyly osmologické, ale hygienické. Jako řadu dalších i tato fakta totiž Corbin až příliš účelově podřizuje své představě o proměně olfaktorického vkusu ve stylu proměn mentalit.

Nakolik jsou kanalizace zanedbávány i v dalších významných dílech, ukazuje příklad knihy Ann-Louise Shapiro *Housing the Poor of Paris 1850–1902*, kde se autorka věnuje v první kapitole Public Health and Public Order in the First Half of the

Nineteenth Century právě tomu, čemu Corbin říká „sanitární strategie“ a kde Shapiro dokonce označuje Paříž za „centrum mocného hnutí za veřejné zdraví“. ¹⁰⁴ Nicméně v celé kapitole nenajdeme ani zmínku o kanalizaci, přestože Paříž byla skutečně *une ville malade*, jak cituje autorka dobové prameny. Totéž se ovšem dá říct i o tehdejší Londýně.

Ve druhé polovině 19. století patřilo ke klíčovým otázkám vyřešení základních hygienických podmínek. Toto období charakterizovalo rozšířené heslo *Sine munditia nulla sanitas*. Munditia, Čistota, Cloacina, Ὑγιεία byla skutečnou bohyní velkoměst 19. století a její průvodce Τελεσφόρος vůbec nejlépe personifikuje kanalizaci už svou etymologií, protože opravdu dovršoval úsilí o obecnou nápravu poměrů i inženýrského ducha 19. století.

Z technologického či inženýrského hlediska byla vedoucí zemí inženýrství kanálů Velká Británie, kde patřil k předním průkopníkům tohoto nového oboru inženýrství Thomas Telford. Jak uvádí F. M. Feldhaus ve své encyklopedii *Die Technik der Vorzeit, der geschichtlichen Zeit und der Naturvölker*, sestrojil Telford v roce 1793 kanálové potrubí z litiny, namísto dosud používaného dřeva. ¹⁰⁵ Tím byly vytvořeny technicko-inženýrské podmínky pro rozšířené používání tohoto druhu likvidace domovního a jiných typů odpadu.

Palčivým učinila hygienický problém v letech 1853–1854 epidemie cholery, již za obětí padlo více než 10 000 obyvatel Londýna. V Londýně byl proto v roce 1855 ustaven správní orgán Metropolitan Board of Works, jenž měl vyřešit chronický problém kanalizace a zásobování vodou. Splašky se vypouštěly přímo do Temže, což vyvrcholilo v roce 1858 tzv. *Great Stink*, zápachem, který ochromil provoz města. Toto ochromení bylo paradoxně způsobeno zvýšením hygienického standardu v jiné oblasti, zvýšením počtu splachovacích záchodů. Jejich hromadné používání prudce zvýšilo

spotřebu vody v Londýně a především neúměrně zatížilo londýnský kanalizační systém, jenž byl navržen pro odvod dešťové vody, takže nebyl schopen pojmout ani odvést zvýšený objem splašků. Naštěstí Londýn měl už přichystané technické řešení, jež souviselo s epidemií cholery, respektive s objevem londýnského lékaře, epidemiologa a anesteziologa Johna Snowa, že nakažovým prostředím cholery není vzduch, jak tvrdilo tehdy rozšířené mínění o μιάσμα jako osudovém znečištění téměř z úradku bohů, ale voda. Metropolitan Board of Works pověřila v roce 1855 hlavního inženýra londýnské městské rady Josepha Bazalgetta, jenž navrhl velkolepou podzemní vodovodní a kanalizační soustavu o délce 2 100 km. Tento železniční inženýr dokázal vybudovat soustavu, která byla dokončena v roce 1866. Tato nenápadná, ale o to více převratná změna byla jednou ze závažných modernizačních akcí. Hrdinou londýnské Cloaciny se stal již zmíněný význačný sociální reformátor té doby Edwin Chadwick, který bojoval s apatií horních vrstev vůči strašlivým hygienickým podmínkám těch nižších.¹⁰⁶ Chadwick se zabýval zkoumáním stokových sítí, systematicky se dotazoval obyvatel londýnských slumů a vyprodukoval nesmírné množství zpráv určené městské hygienické komisi, z nichž slavný spis *Report on the Inquiry into Sanitary Conditions of the Laboring Population of Great Britain* z roku 1842 se stal podnětem k rozsáhlým reformám v oblasti hygieny ve Velké Británii. Zabýval se výhodami, jež poskytovaly, na rozdíl od dosavadního zdroje, smrduté Temže, přírodní zdroje vody jako jezera a další vodní plochy. Chadwick inicioval i Public Health Act, jenž měl definitivně odsunout příliv smrti z nevhodných hygienických podmínek do minulosti. Přes odpor majitelů domů, jimž vadili jakékoli stavební investice týkající se okolí jejich nemovitostí, ještě předtím, než Joseph Bazalgette navrhl svou kanalizační soustavu, se od roku 1844 budovala z Chadwickovy iniciativy a zcela bez projekčního zpracování v centru Londýna kanalizační síť. Významnou roli při přijetí kanalizační soustavy

v Londýně sehrál splachovací záchod jako technická novinka, která výrazně zvýšila hygienické standardy britské metropole. Vynálezce splachovacího záchodu byl významný dvořan u dvora Alžběty II. John Harrington, jenž svůj vynález podrobně popsal roku 1596 v politické alegorii nazvané *A New Discourse of a Stale Subject, called the Metamorphosis of Ajax*. V roce 1778 patentoval zdokonalený vynález Joseph Bramah z Yorkshire. Zlepšený, tentokrát již skutečně splachovací záchod patentově přihlásil Edward Jennings v 1852. O jeho rozšíření se však zasloužil instalatér, a zde se potvrzují slova Adolfa Loose o tomto řemesle a jeho úloze pro města 19. století (viz o něco níže), Thomas Crapper.

Paříž neměla sice oproti Londýnu technický primát, ale zato se právě kanalizace stala výrazným toposem ve francouzské literatuře – Émile Zola *Germinal* nebo Gastona Leroux *Le Fantôme de l'Opéra* jsou jedněmi z mnoha děl, které vyrůstají z atmosféry tajemstvím opředeného pařížského podzemí. Kanály vytvořily prostřednictvím literatury v Paříži celou mytologii podzemí. Nejlépe je tato atmosféra ztělesněna u Victora Huga v jeho *Les Misérables*. Jak píše autor vynikající monografie o pařížských kanálech a jejich zaměstnancích Donald Reid, „zařazení zaměstnanců kanálů do této kultury podzemí vysvětluje topografii vztahu jednotlivých tříd mezi sebou. Jak už vnuká etymologie bourgeois, buržoazie byla charakterizována jak svým vztahem k městu, tak svým kapitálem.“¹⁰⁷

David Pinkney ve své slavné knize *Napoleon III and the Rebuilding of Paris* nazval kanalizační systém druhého císařství triumfem inženýrství 19. století. Za tímto technickým triumfem však stál hygienik Alexandre-Jean Baptiste Parent-Duchâtelet, který „usmířil vysvětlení, proč mazlavou špínou zamořená místa v Paříži jsou méně nebezpečná než vášnivá volání po jejich likvidaci nebo alespoň reformě.“¹⁰⁸ Patronem zavedení později proslulé kanalizační soustavy, o níž neméně velkolepě s vysokou

faktografickou doložeností svých tvrzení pojednává Donald Reid, byl Edwin Chadwick, který přesvědčil francouzskou politickou reprezentaci i veřejnost o tom, že „městskou sociální patologii lze ve velké míře připsat podmínkám životního prostředí, obzvláště bytové nouzi a nepřiměřeným hygienickým podmínkám. Přeloženo do pařížského kontextu, by měl široce rozvětvený systém kanálů nejen pomoci vyčistit město samé, ale také v pozadí stojící příčiny sociálního napětí, jež vrcholilo v revolucích let 1830 a 1848.“¹⁰⁹ Jako politická osoba stál v pozadí zavedení literárně proslulé pařížské kanalizace, podnikavý prefekt baron Georges Haussmann, jehož pařížští inženýři včlenili do kanalizačního systému části původních římských akvaduktů, jež přiváděly vodu do francouzské metropole z Dhuys, Vanne a Marne, takže se nejen proto, ale i pro stavební velkolepost pařížské kanalizační soustavy hovořilo o Paříži jako o „císařském Římu našich dob.“¹¹⁰

Přesto ještě „v roce 1853 zde bylo méně než 66 mil kanalizace“, jak píše Michel Carmona ve své monografii o Haussmannovi a dodává: „O pět let později, díky Haussmannově úsilí, se toto číslo vyšplhalo až na 106 mil. Předběžná studie, kterou vypracovali městští inženýři v roce 1858 navrhovala dalších 35 mil kanalizace o větším průměru a téměř 145 mil menšího průměru. V době dokončení se odhaduje, že celková délka kanalizace tvořila 336 mil a náklady se odhadují na 50 milionů franků.“¹¹¹

Tato spjatost vybudování kanalizační soustavy a haussmannizace Paříže tvoří jeden z rozlišujících rysů Paříže od Londýna, protože britská metropole sice držela technický primát v kanalizační soustavě, ale neprodělala tak intervenční vývoj do prostorové struktury jako francouzské hlavní město. Ještě podstatnějším rozdílem v urbanistické strategii obou měst je skutečnost, že haussmannizace Paříže se stala nesporným paradigmatickým příkladem přeměny téměř všech významnějších i méně významných měst Evropy, zatímco velkolepé technické triumfy na poli kanalizace a zavádění

veřejného osvětlení v Londýně způsobovaly spíše „neviditelný“ impakt v oblasti technické infrastruktury. Jako by se zde velmi paradoxně potvrzovala v německojazyčné prostředí obsesivní dichotomie kultury a civilizace. Zatímco nepřátelská Francie přinášela optikou Německa poselství městské kultury, Spojené království triumfovalo „pouze“ v oblasti civilní techniky. Ostatně tento tón můžeme, byť v oslabené míře, zaslechnout i z jinak hlubokých úvah Martina Heideggera ve *Die Frage nach Technik o Ge-stell*, tedy o ustanovujícím zjednávání techniky.

Abychom získali lepší představu o civilizačním hiátu, jenž způsobily kanalizační soustavy v hlavních evropských velkoměstech: Podpovrchové kanalizační systémy už tvořily značně nesystematickou součást evropských velkoměst od konce 18. století, ale trpěly společnými neduhy, jimiž trpěla například pražská kanalizační soustava, jejíž výstavba podle projektu Leonarda Hergetha byla zahájena v roce 1787 – „ploché dno, obyčejné cihly, místo malty byla použita hlína, nevhodné průřezy a nedostatečné sklony.“¹¹² „Kanalizační otázka“ nebyla jen technickým, ale rovněž či spíš politickým problémem, neboť stavěla městské reprezentace před otázku společného hygienického jmenovatele všech obyvatel města. Tento osten bohyně Hygieie tvoří výrazný předěl mezi technicky nedokonalou kanalizační soustavou před jejím zavedením v Londýně a Paříži a technicky velmi zdatným a organizačně zcela novým prvkem velkoměst. Zavedení této kanalizace znamenalo v řadě evropských velkoměst jednu z nejzávažnějších urbánních proměn za posledních několik staletí. Londýn vynikal technickou a organizační připraveností. Nejsystematičtější se začali státníci i městské reprezentace zabývat kanalizací a zásobováním vody právě ve Velké Británii. V roce 1865 byla založena Royal Commission on River Pollution. V Londýně rovněž vyšel v roce 1876 první zákon na ochranu vodních toků před znečištěním. V Paříži sice vydal Alexandre Parent-Duchâtelet již v roce 1825 svůj spis o kanálech *Essai sur les cloaques*

ou égouts de la ville de Paris, ale zatímco v Londýně stoková síť byla dobudována v letech 1876 až 1875,¹¹³ , v Paříži teprve v roce 1852 byly nové budovy na haussmannovských bulvárech opatřeny kanalizační přípojkou. Podstatné však není srovnání dat, jež je ošidné, protože důležitější je srovnání hustoty této sítě. Jestliže za Josepha Bazalgetta, tedy v rozmezí 1860 až 1870 tvořila kanalizační síť Londýna 2 100 km, na konci druhého císařství, tedy ve stejné době, tvořilo pařížské podzemí pouze 773 km kanalizačního vedení. Je škoda, že v jinak podnětné knize *Paris Sewers and Sewermen* neprovádí Daniel Reid srovnání Paříže s Londýnem, ale i z jeho údaje o pětinasobném rozšíření kanalizačního systému oproti systému dopravních komunikací, z původních 424 km před haussmannizací na 850 km na konci druhého císařství ulic oproti původním 143 km na 773 ve stejném časovém rozpětí kanalizace¹¹⁴, je vidět, do jaké míry měla Paříž co dohánět oproti Londýnu v počtu kilometrů kanalizace, což může znamenat za přesněji definovaných okolností větší hygienický komfort. Nicméně s číselnými údaji o délce kanalizací ve srovnávaných městech je nutno nakládat nanejvýš obezřetně, protože autoritativní čísla se liší autor od autora a jejich konečné posouzení je téměř nemožné. I zde jsou uváděná čísla o celkové délce kanalizace v diskrepanci, která však z hlediska cílů této práce není tak podstatná. Z kilometráže kanalizace sice nelze usuzovat na počet kanalizačních přípojek, a tedy na míru individuálního hygienického komfortu, ale tato data bohužel na rozdíl od počtu kilometrů nejsou k dispozici, ale i kdyby nebyl větší hygienický komfort v Londýně než v Paříži, zcela jistě to zvýšilo absorpční potenciál kanalizační soustavy, a o to v době jen málo uplynulé po Great Stink šlo zejména, což ostatně dokládají i prameny, z nichž jsem čerpal.

Tento podzemní labyrint byl tedy skutečným Telesforem, hadem bohyně zdraví Hygieie, Asklépiovým synem, v jeho záhybech se odváděly z města choroboplodné

zárodky. Kanalizováním hygienických poměrů v evropských městech se snížila úmrtnost. V Londýně i v Paříži 60. let 19. století poklesla o jednu třetinu. Horší situace byla v Berlíně, kde v roce 1880 byla napojena na kanalizační síť jen asi pětina domácností.¹¹⁵ V samotném Berlíně až 11. března 1869, tedy až plných 14 let poté, co Metropolitan Board of Works pověřila Josepha Bazalgetta vypracováním kanalizačního systému v Londýně, uzavřela Stadtverordnetenversammlung smlouvu s Jamesem Friedrichem Ludolphem Hobrechtem na projekt kanalizace v Berlíně. Spolu s Hobrechtem se na projektu podílel tajný stavební rada Friedrich Eduard Salomon. Oba byli na projekt připraveni, neboť v roce 1860 podnikli inspekční cestu po Hamburku, Paříži, Londýně a několika dalších evropských městech. V roce 1861 oba vydali *Buch über die Reinigung und Entwässerung von Berlin*, v němž popsali zásady kanalizačního projektu. Samotná výstavba kanalizace začala až čtyři roky po podepsání smlouvy, tedy v roce 1873. Podle orientování stok v Londýně a Paříži vedl Hobrecht směr berlínského kanálu z východu na západ. Trasa radiálně uspořádaného systému, větvícího se z této východozápadní osy vedla přes pumpovací stanici na rohu Beusselstraße přes ulici Alt-Moabit, odkud byla odpadní voda přečerpána do řeky Spree. Je tedy vidět, že berlínská kanalizační soustava navzdory dílu vynikajícího urbanisty Hobrechta ztrácela časově na obou evropských metropolích, ale hlavně nebyla ani originálním technickým výtvozem jako v Londýně, ani neměla takový vliv na změnu prostorové skladby města jako v Paříži.

Ve Vídni, podobně jako v ostatních srovnávaných metropolích, byla impulzem k vybudování kanalizace cholerová epidemie, jež postihla celou Evropu na začátku 30. let 18. století. V rakouské metropoli řádila cholera od srpna 1830 do února 1831 a padlo jí za oběť přibližně 2 000 osob. Hygienický problém Vídně spočíval v zaústění odpadních vod do Dunaje. Nedokonalý systém kanalizace sice Vídeň měla už v roce

1739, ale teprve od roku 1873 se datuje budování kanalizace v technických ohledech nezaostávající za Londýnem a Paříží. Na rozdíl od srovnávaných měst nijak kanalizační soustava nezměnila prostorovou skladbu Vídně, jež zůstala i po vybudování Ringstrasse barokním městem s důrazem na volné plochy zeleně. Podobně jako rezonoval kanalizační labyrint Paříže v literatuře, byla vídeňská kanalizace jedním ze zdrojů identity rakouské metropole: *Castrum Vindobonna* i heroický protiosmanský rok 1683 byly spojovány s novou technickou infrastrukturou. Ovšem nejdůležitější odlišností Vídně od ostatních srovnávaných měst je propojení vinných a jiných sklepů s kanalizační sítí. Odpadní vody z jednotlivých domácností je často vedena právě přes sklepy. Jen ve Vídni můžeme vidět odpadní potrubí vinoucí se sklepy jako např. v Seilergasse 113 c a na mnoha dalších místech.¹¹⁶

Kanalizace nejen zvedla hygienický standard, ale stala se svým způsobem novým znamením té doby, jak to ostatně potvrzuje Adolf Loos v knize *Řeči do prázdna*: „Bez plumbíra by nebylo devatenácté století. Vtiskl mu ráz, stal se nepostradatelným. A přece ho musíme zvat francouzsky. Říkáme mu instalatér (...) Když ještě vládl románský světový názor, tedy v době velkého Ludvíka, nešpinil se nikdo, ale také se nikdo nemyl. Myl se pouze lid prostý (...) V této době neměli plumbíři co dělat, a tak nikdo nevěděl, že jsou. Byly ovšem tehdy vodovody, vodotrysky, voda ke koupání. Ale o koupelny, sprchy, splachovací klozety nebylo postaráno. (...) Zůstaly hodně pozadu. Když jsem se ptal jedné americké dámy, jaký je nejvýznačnější rozdíl mezi Rakouskem a Amerikou, odpověděla mi: The plumbing! (...) Plumbír je pionýrem čistoty. Je prvním řemeslníkem ve státě, tvůrcem moderní kultury.“¹¹⁷ Loosova slova o tvůrci moderní civilizace nezní nijak nadneseně, jestliže vidíme dopad Telesforovy neviditelné kanalizační ruky, díky níž se snížila mortalita mnoha evropských měst a zvýšil se prudce hygienický standard obecně. Důležitou součástí Richardsonova Města zdraví je

kanalizace a splachovací záchod. Popis, kudy vede voda a plyn do obydlí a kudy se odvádí odpad, je v Richardsonově knize *Hygeia* popisem mytického proudu energií a ukazuje, jak byla v 70. letech 19. století sanitární infrastruktura dynamickou, ale velice nesamozřejmou součástí měst.¹¹⁸ To je velmi příkrý kontrast k dnešku, kdy je sanitární infrastruktura vnímána jako neviditelná, ale nezbytná součást našich měst podobně jako elektřina. Dalším krokem ke zlepšení bylo zavedení gravitační splachovací kanalizace, která se prosadila ve většině evropských měst. Sítí podzemního potrubí a stok se do příměstských vodotečí samospádem valily nejen splašky, ale i dešťová voda. Jinými slovy měl tento systém i drenážní funkci a vytlačil tak podtlakovou kanalizaci. Kanalizace se stala, byť neviditelným a zapíraným symbolem moderního velkoměsta druhé poloviny 19. století. A protože existují solidně zpracované a dobře napsané knihy o kanalizaci jednotlivých měst, ale bohužel neexistuje komparativní studie, jež by srovnávala kanalizační systémy několika vybraných měst, je tato skromná kapitola snad zatím jen ne zcela dostatečným náčrtem k takovéto jistě nutné knize.

Lux ex machina

Podobně jako kanalizace způsobilo výraznou proměnu euroatlantických měst ve druhé polovině 19. osvětlení, nejprve plynové, ale zejména a zásadně elektrické. Osvětlení mělo vliv nejen na nové prostorové utváření měst, ale i na zjemnění mravů. Donald J. Olsen hovoří v souvislosti s kultivací viktoriánského předměstí London, jež bylo dříve synonymem zločinu a temných sil, o osvětlení jako jednom ze symptomů této přeměny : „Plynové osvětlení – poprvé instalované v Pall Mall v roce 1807, od roku 1816 pak stálý způsob osvětlování ulic – mělo stejnou důležitost jako ustavení městské police v roce 1829 na obecném zjemnění mravů v 19. století a učinilo život na předměstí méně riskantním pro střední třídy než tomu bylo dříve.“¹¹⁹ Spolu s osvětlením, jež změnilo konfiguraci i atmosféru srovnávaných měst, to byla elektrifikace obecně, jež způsobila – spolu s kanalizací – obrovskou cézuru mezi městy minulosti a městy, jejichž dosavadní podobu zažíváme dodnes. Proto je třeba osvětlení stejně jako kanalizaci věnovat samostatný oddíl. Elektrifikace vtrhla do měst ve chvíli, kdy se z kuriozity stala důležitým nástrojem modernizace. Vaclav Smil nazval ve své knize *Creating the Twentieth Century* toto období mohutné přeměny měst „věkem elektřiny“ a ta skutečně znamenala možná ještě důsažnější přeměnu než triumf inženýrství při stavbě kanálových sítí: „Elektřina přestala být pouhou kuriozitou a stala se předmětem nezadržitelně vzrůstajícího systematického výzkumu v díle Luigiho Galvaniho (1737–1798), jehož slávu založila škubající se žabí stehýnka, Alessandra Volty (1745–1827), v jehož průkopnické práci publikované v roce 1800 byla popsána první baterie, Hanse Christiana Ørstedta (1777–1851), který odhalil magnetický účinek elektrického proudu v roce 1819 a Andrého Ampèra (1775–1836), jenž přispěl do dějin vědy konceptem úplného oběhu a kvantifikoval magnetické účinky elektrického proudu. Jejich výzkum

otevřel mnoho nových experimentálních možností a již v roce 1820 Michael Faraday (1791–1867), jenž využil Ørstedova objevu, sestrojil primitivní elektrický motor. Ještě před tím, v roce 1830, Joseph Henry (1797–1878) ve svém experimentu dokázal přimět elektromagnet vyzdvihnout na okamžik náklad těžší než jednu tunu.

Byl to však Faradayův objev indukce elektrického proudu v pohybujícím se magnetickém poli v roce 1831, co ve skutečnosti vedlo k přeměně mechanické energie v elektrickou v širokém měřítku.¹²⁰ Podrobně jsou Faradayovy experimenty popsány v jeho knize *Experimental Researches in Electricity*.¹²¹

Přesto ještě Faradayovy epochální objevy nevedly k široce rozvinutému zavádění elektřiny do všech sfér každodenního života. Jak píše Jill Jonnesová: „Jakkoli úžasný byl Faradayův přínos k poznání elektřiny, nikdo v té době nepředvídal jeho mimořádně konečné důsledky. Vždyť kdo by si tenkrát dokázal představit vznik moderního elektronického průmyslu? Na rozdíl od Volty, který po vynálezu elektrické baterie ponejvíce odpočíval na vavřínech, vedlo Faradaye jeho téměř intuitivní nahlížení do tajemství přírody ještě půldruhé desítky let k objasňování vlastností elektrických siločar a vztahu mezi elektrickým proudem, magnetickým polem a pohybem v tomto poli. Ukázal, že pouhá změna elektrického proudu způsobí změnu magnetického a ta že má naopak za následek vznik proudu v každém vodiči, který se v tomto poli nachází. Objasnil také elektrochemickou podstatu vzniku elektřiny, určil individuální magnetické vlastnosti mnoha materiálů, našel vztah mezi rovinou polarizovaného světla a magnetickým polem a dal odpověď na dlouhotrvající diskuse o otázce, zda je elektřina pocházející od blesku, z elektrostatických zdrojů, baterií a generátorů toutéž neviditelnou entitou. Jeho odpověď byla kladná.“¹²²

Postupně se elektrifikující Evropa spatřovala v osvětlení symbol pokroku jako eminentního technologického mýtu 19. století. *Lux* byl skutečně něčím jako novým

bohem, který se zdánlivě nenadále objevil na scéně. Jako by už neplatil Catullův verš *Cum semel occidit brevis lux/ Až jednou provždy zapadne světlo života*. Díky novému světlu život nezapadal se západem slunce, ale stal se nezávislým na solárním cyklu. Tento mýtus se pak v 80. letech 19. století přetvořil v nový energetický systém, „bez něhož by nemohla hladce fungovat žádná moderní civilizace“¹²³. Nejprve se však zavádělo plynofikované osvětlení, po polovině století už byly na veřejných prostranstvích evropských a amerických měst vztyčeny desítky kandelábrů s plynovým osvětlením. Tyto historizující kandelábry tvořily širší městský kontext řadě budov právě v 80. a 90. letech 19. století. Začátkem 90. let postupně vytlačují plynové lampy elektrické. Elektrifikace se dotkla evropských velkoměst zejména zavedením elektrických drah. Tramvajové tratě měly odstředivý účinek na sídelní strukturu měst v 90. letech 19. století, neboť umožnily rozvoj předměstí, respektive snížily přepravní náklady výroby, jež se začala stěhovat na levnější pozemky v předměstských čtvrtích. Tramvajový provoz se začal v Evropě a ve Spojených státech připravovat po roce 1881, roce konání Mezinárodní výstavy elektřiny v Paříži. Na něm firma Siemens předvedla zdokonalený elektrický motor, který již byl schopen nahradit dosavadní koňský potah.

Dopravní systémy netvoří součást této práce, tím méně pak v komparativní perspektivě, protože by si zasloužily či spíše nutně vyžadovaly samostatnou práci, neboť jejich vliv na novou sídelní dynamiku byl obrovský. Haussmannizace v Paříži umožnila rozvoj městské dopravy ideálním způsobem, nicméně Londýn byl připraven na pronikavé změny v dopravě už v roce 1815 svými širokými a rovnými komunikacemi, na rozdíl od předhaussmannovské francouzské metropole. Zejména Regent Street byla obdivována jako „příklad dopravního inženýrství.“¹²⁴ A řada komunikací z oblasti City a West End slouží dodnes dopravě – Charing Cross Road, Shaftesbury Avenue, Queen Victoria Street, Creanbourn Street, Northumberland

Avenue a další. Vraťme se však k osvětlení jako prostředku i výsledku překotné modernizace.

Hrdiny – světloňosi nejdůležitějšího pokroku při přeměně euroatlantických měst je triumvirát: Thomas Alva Edison, Nikola Tesla a George Westinghouse.¹²⁵ Problémem při juxtapozici dat i souvislostí zavedení osvětlení ve srovnávaných evropských velkoměstech je nedostupnost literatury na toto téma. Existuje řada monografií, byť daleko dostupnější například v Library of Congress, o osvětlení jednotlivých měst, ale patrně žádná komparace na toto téma. Základní, avšak spíše populárně vědecká práce v tomto oboru je kniha od Jill Jonnesové *Empires of Light*, jež je spíše příběhem toho, co autorka nazývá „race to electricity Word“, tedy souboj elektrických titánů o svět buď ve znamení stejnosměrného proudu (DC), jehož exponentem byl Edison, nebo střídavého (AC), jehož zastánci byli Tesla a Westinghouse. Ze starší literatury je zajímavé, nikoli však zcela metodicky spolehlivé, ale svým způsobem průkopnické encyklopedické dílo Franze Maria Feldhouse (1874–1957) na poli dějiny techniky. Jeho *Die Technik der Vorzeit, der geschichtlichen Zeit und der Naturvölker* patří k základním, byť dnes již značně obsoletním encyklopediím z oblasti dějin techniky, nicméně osvětlení je věnována jen malá část a to ještě s těžištěm v dřívějších obdobích než v 19. a 20. století.

Zde je nutno učinit odbočku malou odbočku: Historiografie techniky začíná okolo roku 1900 a Franz Maria Feldhouse vstupuje na panenskou půdu, již sice obdělalo několik jeho předchůdců jako Christian Gottlieb Hottinger, Hermann Beck, Ludwig Darmstaedter, Conrad Matschoß (zabýval se historií parních strojů a elektrických motorů), Theodor Beck a další, ale vždy šlo o dílčí studie, nikoli o institucionálně zakotvený a systematicky pojatý výzkum dějin techniky. Feldhouseova práce je však poznamenána diletantismem, byť metodicky systematizovaným. Podobně

syntetickým dílem, ale současným, jsou knihy profesora University of Manitoba v kanadském Winnipegu Vaclava Smila, zejména jeho práce *Creating the Twentieth Century. Technological Innovations of 1867–1914*. Jeho práce však není klasickou historií techniky, neboť se jí zabývá v širokých souvislostech s environmentálními otázkami, výživou, populačními trendy, ekonomik atd. Zcela zásadní prací pro dějiny osvětlování je kniha *Lengthening the day: a history of lighting technology* od Briana Bowerse. Stručnou, ale instruktivní je kniha Williama T. O'Dea *A short story of lighting*, autora slavné knihy *The meaning of engineering*. Daleko obsažnější je kniha téhož autora *The social history of lighting*, která se zabývá sociálními aspekty zavádění světla. Jak kniha od Briana Bowerse, tak toto druhé dílo Williama O'Dea je kanonickou literaturou na poli historie osvětlování. Dnes již obsoletní, ale stále ještě instruktivní je kniha z roku 1935 Jamese D. Lee *Light through the ages : the history of the progress of lighting since the earliest times*, vydávanou ve stále nových vydáních. Na interdisciplinárních základech spočívá bádání Chrise Ottera v knize *The Victorian Eye. A Political History of Light and Vision in Britain, 1800–1900*. Zde je poprvé do vztahu postavena technologie osvětlení a percepční dobové teorie a jejich vliv na projektování měst a na jejich správu. Kanonickými díly k tématu jsou obě knihy kulturního historika Wolfganga Schivelbusche *Licht, Schein und Wahn : Auftritte der elektrischen Beleuchtung im 20. Jahrhundert* a *Lichtblicke : Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19. Jahrhundert*.

Pro historii plynového osvětlení a zejména pro vytváření sítí toho média osvětlení je klasická kniha Charlese Hunta *History of the introduction of gas lighting* z roku 1907. Z ní vychází pozdější a dokonce i nejnovější literatura na toto téma. Velice cenným historickým pramenem je kniha Williama Matthewse *Historical sketch of the origin, progress, & present state of gas-lighting*, vydaná v Londýně roku 1827.

Důležitým pramenem je i další svědek „osvětlení bez knotu“: Alexander Murdock, *Light Without a Wick: A Century of Gas-Lighting, 1792–1892*. Neméně důležitým pramenem pro poznání fyzikálního pozadí rozšíření využití elektřiny nejen pro účely osvětlení je Michael Faraday, *Experimental Researches in Electricity*, London 1855 (reprinted from The Philosophical Transactions of 1846–1852).

Elektrickému osvětlení předcházelo plynové. Přes století a půl trvající pokusy s tímto médiem bylo poprvé představeno veřejnosti plynové osvětlení až v roce 1801 v Paříži. Vynálezcem plynového osvětlení byl skotský inženýr a vynálezce William Murdoch (1754–1839), který konal první pokusy s tímto energetickým médiem ve službách osvětlení v 90. letech 18. století. V roce 1802 uspořádal Murdoch „mimořádnou a oslnivou přehlídku plynového osvětlení v Soho.“¹²⁶ Přímý svědek zavádění plynového osvětlení v Londýně William Matthews o tom podává svědectví: „Tato pozoruhodná iluminace byla první ukázkou tohoto druhu v této zemi a učinila silný dojem na obyvatele tohoto zalidněného města.“¹²⁷ První využití na základě Murdochových praktických zkušeností s plynovým osvětlením jeho domu v Cornvalli začalo v roce 1806 v továrně v Manchesteru. Průkopníkem plynového osvětlení v Británii a ve Francii byl i německý vynálezce Frederick Albert Winsor (původně Friedrich Albrecht Winzer, 1763–1830). Osvětlení Pall Mall v Londýně v roce 1807 bylo prvním praktickým veřejným použitím plynového osvětlení, skutečným *lux ex machina*, chceme-li tímto kalambúrem vyjádřit nečekaný obrat, nečekaný nikoliv v úzké komunitě techniků a vynálezců, ale v očích široké veřejnosti. Jak ovšem píše Matthews v předmluvě ke svému cennému svědectví o zavádění plynového osvětlení v Londýně, „bylo mimořádnou okolností, že ulice Birminghamu byly osvětleny dříve, než byly zavedeny plynové lampy v Londýně.“¹²⁸ Matthews připisuje využití plynu pro osvětlení Londýna, jehož byl obyvatelem, nepříliš lichotivý rodokmen: „Dříve byl hořlavý plyn

znám spíše pro své zlověstné účinky, jež tak často způsoboval než pro své užitkové vlastnosti. Dvě z nich, jež vytvářejí konstitutivní složku uhlí – dusivý plyn (*choke damp*) a třaskavý důlní plyn (*fire damp*) – byly známy horníkům dlouho před ustavením Royal Society.“¹²⁹ Matthewsova kniha je cenná nejen svědectvím okolností, za nichž bylo zaváděno osvětlení v Londýně a je pro toto téma mimořádným a základním pramenem, ale také pro podrobné vyličení bádání důlních a jiných plynů, jež předcházela průkopnickým výzkumům Murdocha. Například celá třetí kapitola knihy je věnována „náhodnému objevu Johna Claytona hořlavosti uhelného plynu a experimentům Richarda Watsona.“¹³⁰ Čtvrtá kapitola s názvem Využití důlního plynu jako náhražky pro lampy a pouliční kandelábry za účelem osvětlení od pana Murdocha a první veřejná produkce od pana Windsora (v literatuře k plynovému osvětlení se píše Winsor a jeho původní, německé jméno znělo Friedrich Albrecht Winzer) líčí historické okolnosti a data prvních využití plynu pro účely osvětlení. Podle Matthewse použil plynového osvětlení Murdoch ve svém domě Redruth v Cornwallu v roce 1792 a potom v roce 1797 v Old Cunnock v Ayrshire. Pro rozšíření plynového osvětlení v širším měřítku je důležité datum 1798, kdy ve slévárně v Soho, poblíž Birminghamu, Murdoch „zkonstruoval přístroj, který byl schopný zavést plyn v širším měřítku, než to bylo původně možné.“¹³¹ Zajímavé je i svědectví Jamese Watta mladšího před dolní sněmovnou, před vydáním zákona o společnosti Gas-Light and Coke v roce 1809, že se Murdoch zabýval zkoumáním hořlavého plynu na přelomu let 1794 a 1795 při experimentech v Cornwallu.¹³² Za počátek osvětlení Londýna můžeme počítat datum iluminační exhibice v Soho v roce 1802. Za zmínku stojí autentické svědectví, jak vnímal toto první osvětlení města na světě privilegovaný svědek: „Toto luminiscenční divadlo bylo stejně nové jako udivující.“¹³³ Dramatický účinek světla ještě převážil nad pozdějším utilitárním vnímáním v době zcela obvyklého světelného znečištění. Důležité

pro historické vystopování vlivů při zavedení plynového osvětlení do srovnávaných velkoměst je Matthewsovo svědectví, kde uvádí Philippe Lebona, jenž zavedl plynové osvětlení v Paříži: „Avšak dříve než pan Murdoch veřejně předvedl plynové osvětlení (v Soho, 1802), použil plyn k podobným účelům M. le Bon (míněn Philippe Lebon – pozn. autora). Tato skutečnost se vztahuje k dopisu, adresovanému do Soho, z něhož dr. Henry publikoval následující úryvek: „Neznám přesně dobu, kdy byly podniknuty a publikovány pokusy v Paříži. První ze zmínek, kterou jsme zde zaznamenali, byl dopis od přítele z Paříže, datovaný k 8. listopadu 1801, v němž si přeje, abych informoval pana Murdocha, že blíže neurčená osoba osvětlila dům a zahradu plynem, získaným ze dřeva a uhlí a má v úmyslu osvětlit Paříž.“¹³⁴ V literatuře uváděné datum zavedení plynového osvětlení v Paříži sice není nutné poopravovat, ale je třeba počítat s tím, že počátky pokusů o jeho zavedení můžeme datovat do doby o více než deset let dříve, jak je možno vyčíst z pramenů. Jen dva roky po Murdochově exhibici v Soho se Winsor (na straně 29 již správně uváděný bez d) zabýval plynovým osvětlením v praktickém ohledu. V letech 1802–1804 zveřejnil své plány na osvětlení Lyceum Theatre v Londýně a v roce 1807, jak již bylo několikrát zmíněno, osvětlil část Pall Mall. Dalším milníkem osvětlení Londýna byl rok 1809, v němž dr. Samuel Clegg předložil Society of Arts plán na zařízení pro výrobu plynu.¹³⁵ Clegg zbudoval první plynové zařízení na dodávku plynu pro osvětlení v továrně pana Harrise v Coventry. Prvním legislativním krokem britského parlamentu byl zákon z roku 1809, jenž zmocňoval společnost London and Westminster Chartered Gas-Light and Coke Company (dále jen Gas-Light and Coke Company) k výrobě a dodávkám plynu do sítě osvětlení. Další zákon z roku 1810 zmocňoval britského krále k udělení privilegia této společnosti. Provoz společnosti však ztěžoval její nedostatečný kapitál, který se omezoval v začátcích na 200 000 £. Jen pro srovnání – položení plynového potrubí jen

v samotném Westminsteru stálo 150 000 £. To vedlo Winsora k vytvoření National Light and Heat Company s lokálními Gas-Light and Coke Companies. Ke konci roku 1813 otrásl důvěrou londýnské společnosti výbuch při pokládání potrubí ve Westminsteru, při němž byl vážně zraněn i Samuel Clegg, jenž se předtím stal hlavním inženýrem Gas-Light and Coke Company.

Tyto možná příliš podrobně popsané začátky plynového osvětlení v britské metropoli, svého času hlavním měště plynových lamp, představují počátek světelného impaktu, který pronikavě změnil charakter i atmosféru nejprve evropských velkoměst, posléze i měst i venkovských sídel. Ten změnil nejen města samotná, ale i vnímání těchto sídel. Jak napsal Mogens Rüdiger: „Moderní chápání energie se vynořilo spolu s industriální společností. První průmyslová revoluce byla vskutku revoluční nejen proto, že produkovala tolik zboží, ale hlavně pro, že mechanická energie nahradila zvířecí a lidskou. A do poloviny 19. století si energie našla cestu i do ostatních částí společnosti, do dopravy, domácností a podobně. Na většině míst, ale ne ve všech, triumfovalo plynové osvětlení jako pouliční světlo a staré olejové lampy nahradilo jasnější a bezpečnější světlo nových lamp. A jak šel čas, elektrické nástroje se zlepšovaly a jejich cena se stala rozumnější, takže se postupně do popředí dostaly elektrické žárovky. Města i domovy se staly osvětlenými.“¹³⁶

Paříž zažila první osvětlenou městskou scénérii brzy po britské metropoli, ale premiérovým dějištěm skutečného uvedení do praxe se stal Londýn. Gas-Light and Coke Company, kterou založil právě Winsor, byla první společnost, která dodávala plynule toto tehdejší médium osvětlení. „Na začátku 19. století Philippe Lebon (1767–1804) použil směs z uhlí a plynu extrahováním dřeva pro svůj projekt „thermolampy“, typu velké pece, která byla schopna produkovat současně teplo i světlo.“¹³⁷ Použitá technologie byla oproti Murdochově technologii těžkopádnější a nepoužitelnější. Proto

byl Lebonův pokus ze října 1801 v pařížském Hotel Seignelay neúspěšný. Lebonovy snahy o zavedení plynového osvětlení Paříže nepřekročily experimentální fázi a proto se francouzská metropole opozdila vůči Londýnu. V literatuře se uvádí datum 1815 jako datum zavedení plynového osvětlení v Paříži, ve skutečnosti se tak stalo až po roce 1819, kdy Winsor vybudoval ve francouzské metropoli podobný systém plynového osvětlení, jaký vybudoval v Londýně.

Teprve s velkým odstupem bylo plynové osvětlení zavedeno v roce 1825 v Berlíně a až v letech 1832–1833 ve Vídni. Hovoříme-li o přelomu, o *lux ex machina*, je třeba zmírnit toto tvrzení poukazem na postupné zdokonalování původně nedokonalých patentů. První hořáky emitující částice uhlíku vzniklé spalováním plynu fungovaly spíše jako teplotní zářiče než zdroje světla, proto se jim říkalo *therm-lamps*. Teprve zavedení skulinového hořáku s možností tvarování plamene se zvýšila světelná účinnost plynových lamp. Zvětšováním plochy plamene a zkvalitňováním procesu spalování bylo dosaženo vyššího světelného toku a lepšího rozložení svítivosti. Plynové kandelábry se tak během několika desetiletí staly novým městotvorným prvkem, v řadě případů architektonicky cenným městským mobiliárem, na jehož tvorbě se podíleli renomovaní architekti své doby. Přes úspěchy, které si začala dobývat v oblasti veřejného osvětlení elektřina, nenastal ústup plynového osvětlení náraz. Paralelně se elektrickým světlem docházelo k technickým inovacím plynového osvětlení. Ještě v roce 1880 to byl především regenerační hořák Friedricha Siemense, který zvýšil účinnost tohoto typu osvětlení .

Éru elektrického osvětlení zahájil Thomas Alva Edison: „Edison zahájil své experimenty s osvětlením – v srpnu 1878 po své impozantní cestě do Skalistých hor a do Kalifornie, kde jel většinu cesty z Omahy do Sacramenta na polstrovaném smetadle lokomotivy – rekapitulací mnoha neproduktivních postupů, jež jim předcházely. Jedno

ze svých mnoha dřívějších úsilí věnoval legování platiny s iridiem a testování různých ochranných vrstev včetně oxidu titanu a zirkonia, jimiž stále vylepšoval žárovkové vlákno. Edison podal svou první patentovou žádost na žárovkové světlo 5. října 1878 (U. S. Patent 214 636, udělený 22. dubna 1879) : vlákno žárovky bylo tvořeno slitinou platiny a iridia.¹³⁸ Toto datum lze považovat za začátek éry elektrického osvětlení, protože jím byly položeny základy k celosvětovému rozšíření typu osvětlení, jenž převažuje dodnes (navzdory jiným a úspornějším formám osvětlení).

Jedním z důvodů úspěchů právě Edisonovy verze žárovky byl organizační princip, který právě on důsledně uplatnil ve své laboratoři v Menlo Park a později ve West Orange, totiž týmová práce, která je schopná překlenout propast mezi vynálezem a jeho aplikací. Žárovka, ještě ne úplně upotřebitelná v praktickém provozu, však má daleko starší rodokmen a mnoho otců. Jedním z nich byl britský astronom a chemik Warren De la Rue, který v roce 1840 zhotovil žárovku s platinovým drátem. Další prototyp žárovky pak vytvořil v roce 1854 Heinrich Göbel, tentokrát s uhlíkovým vláknem. Göbelovy žárovky však měly příliš krátkou dobu osvitů. I těmto etapám ve vývoji žárovky však předcházela řada pokusů se žhavením různých materiálů průchodem elektrického proudu, z nichž nejznámější je pokus se žárovkou z roku 1801, který podnikl Humphry Davy: „Otázka využití elektřiny za účelem osvětlení se zrodila desetiletí před Edisonem. Možnost ji k tomuto účelu použít pronásledovala vynálezce od začátku 19. století. V roce 1801 popsal Humphry Davy (1778 –1829) jako první vědec elektrický oblouk, kde vzniká mezi uhlíkovými elektrodami nepatrné světlo. V roce 1808 Davy veřejně demonstroval tento jev v širokém měřítku v Royal Institution v Londýně, když použil 2 000 galvanických článků, pomocí nichž vyprodukoval 10 cm dlouhý oblouk mezi elektrodami z dřevěného uhlí z vrby. První pokusy s obloukem předcházela desetiletí zavádění velkých elektrických generátorů. Světová premiéra

veřejného osvětlení se konala v prosinci 1844, když Joseph Deleuil a Léon Foucault krátce osvětlili Place de la Concorde výkonným obloukem.¹³⁹

Mostem mezi plynovými lampami a elektrickým žárovkovým osvětlením tedy byly obloukové lampy, jejichž rozvoj umožnil objev elektrického oblouku v roce 1801. Davy ovšem nebyl jen otcem elektrického oblouku, ale tím, že rovněž popsal průchod elektrického proudu drátem, otevřel cestu k daleko perspektivnějšímu způsobu osvětlování žárovkami. Přes významné technické předěly ve vývoji totiž zůstaly obloukové lampy slepým ramenem elektrické evoluce. Problémem obloukových lamp byla neustále se měnící vzdálenost mezi elektrodami. V roce 1844 sice Léon Jean Foucault zkonstruoval kromě elektrické obloukové lampy s uhlíky z retortového uhlí také elektromagnetické zařízení k udržení uhlíků v konstantní vzdálenosti, ale ani toto zařízení nedosáhlo potřebné stability vzdálenosti. Ani vynález, jenž si nechal patentovat v roce 1876 Pavel Nikolajevič Jabločkov, jenž obě elektrody oddělil kaolinovou vrstvou a nahoře je spojil vodivým můstkem, nepomohly obloukovým lampám stát se nositelem vývoje v historii elektrického osvětlení. Jabločkov sice odstranil hlavní dosavadní problém obloukových lamp, totiž neustálou potřebu regulace vzdálenosti mezi elektrodami, ale i přesto oblouková lampa měla řadu dalších nedostatků, jež bránily jejímu pozdějšímu využití při osvětlování měst. Přesto se ještě v době Jabločkova oslnivého úspěchu na výstavě v Paříži roku 1878 zdálo, že oblouková lampa má velkou budoucnost. Protože na podobném problému pracoval i Nikola Tesla, než se jeho badatelský zájem napřel jinam, vyčíslil, že vlastní oblouk vydává pouze 8% konečného, to znamená vyzářeného světla, zatímco pozitivní uhlík 80% a negativní 12%. Tzv. Jabločkovovy svíčky sice osvětlovaly na přelomu 70. a 80. let Paříž i Londýn, ale obloukovým lampám zůstala přisouzena navždy jen epizodní role. Důvodem byl nesmírně nákladný provoz, neboť galvanické baterie vyžadovaly neustálou údržbu, ale i

doba samotného svícení se omezovala na velmi krátkou dobu. Je paradoxem, že právě v roce 1881, kdy na pařížské světové výstavě obdržel František Křižík cenu za diferenciální regulaci svitu obloukové lampy (vypracoval ho v letech 1878–1880), se do centra zájmu dostává žárovka, De la Rueho, Göbelův a Davyho vynález, vylepšená Edisonem. Zcela symbolicky byla právě na pařížské světové výstavě naznačena demarkační čára mezi již přežilým a novým perspektivním způsobem osvětlení. Zatímco Křižíkovy obloukovky osvětlovaly vídeňský pavilon, Edisonovy žárovky osvětlovaly samotné výstaviště. Nicméně obloukové lampy i přes své krátké působení v Paříži, Londýně a řadě dalších, nesrovnávaných měst drží historicky prvenství jako nejstarší použitelné světlo s elektrickým zdrojem. Tento vývojově slepý způsob osvětlení nemohl konkurovat daleko výkonnější a provozně nenáročné žárovce, nicméně katalyzoval následný rozvoj elektrotechnického průmyslu. Elektrický oblouk dostal jiné využití, v té době především ke konstrukcím vysokých pecí na výrobu oceli podle metody Wilhelma Siemense.

K zavádění žárovkového elektrického osvětlení došlo u srovnávaných velkoměst nejprve v Londýně roku 1881. Zavádění tohoto typu osvětlení záviselo na výkonných producentech elektřiny, tedy elektrárnách. V roce 1887 bylo zavedeno toto osvětlení v Berlíně. Cesta k jeho aplikaci stejně jako k samotnému vynálezu žárovky byla spleť: „V té době byl Edison jedním z mnoha vynálezců (a pozdní začátečník) závodících na trati vývoje praktického žárovkového světla: Moses Farmer, William Sawyer (jehož financoval Albon Man) a Hiram Maxim (1840– 1916), mnohem slavnější pro svůj vynález kulometu z roku 1885), byli hlavními soutěžícími ve Spojených státech a St. George Lane-Fox a Joseph Wilson Swan ve Spojeném království. Co skutečně odlišuje Edisona není prvotně jeho legendární vytrvalost při uskutečňování technických řešení nebo financování, jež získával od nejbohatších mužů

své doby, ale kombinace podmanivé konceptualizace a téměř okamžité realizace zcela praktického komerčního systému elektrického osvětlování.“¹⁴⁰

Poté, co se nevýhody stejnosměrného proudu (docházelo k velkým ztrátám kvůli odporu vodičů nebo se docilování většího průměru vodičů promítlo do neúměrně veliké spotřeby drahých kovů) odstranily od 80. let 19. století využíváním střídavého proudu, který umožňuje transformaci napětí, byla splněna druhá podmínka skutečně globálního rozšíření osvětlení. Tou první byla z tehdejšího hlediska úsporná žárovka, která byla neustále zlepšována (wolframové vlákno místo původního uhlíkatého a podobně). Transformace napětí umožňovala přenos vysokého napětí a jeho transformaci na požadované napětí v místě odběru. Po výstavbě tehdy největší elektrárny na světě ve Spojených státech u Niagarských vodopádů v roce 1892 se dala do pohybu výstavba stále houstnoucích sítí vodních i tepelných elektráren i v Evropě. Po palmách vítězství Londýna a Paříže převzal štafetu úspěchů Berlín, když v roce 1916 zahájila provoz největší elektrárna tehdejší Evropy v městě Zschornewitz, která zásobovala nedaleko německou metropoli. To již byla éra elektřiny v plném proudu.

Urbanismus: strategie měst 20. století a internacionalizace teoretické reflexe

Proběhlo-li dosud srovnání na synchronní ose 19. století, stočíme směr komparování na diachronní osu 20. versus 19. století s tím, že těžiště (vyjádřené i poměrem rozsahu textu věnovanému 19. století a daleko menší části věnované 20. století) je v 19. století. Platilo-li pro 19. století, že rozvoj velkých měst měl euroatlantický rozsah, pak zejména ve druhé polovině 20. století se industrializace a urbanizace rozšířily i do tzv. třetího světa. Zejména asijský kontinent přebíral od Spojených států a Evropy urbanizační dynamiku. Singapur či nové město Brasília jsou příklady měst, jež se již vymykají měřítku chodce a jsou zcela podřízeny kritériím automobilismu. V nové metropoli Brazílie, jejímž urbanismem byl v roce 1957 pověřen Lucio Costa, byl zcela oddělen automobilový sektor od pěšího. Novým pojmem je megapole, termín, který do urbanismu zavedl francouzský geograf Jean Gottmann pro aglomeraci na severovýchodě Spojených států v koridoru mezi Bostonem a Washingtonem (BosWash). Stále však zůstávají v platnosti faktory růstu urbanizace: a) dopravní směrodatnost (letecká, automobilová, železniční či říční dostupnost), b) geograficky klimatické podmínky (přírozená přístavní poloha, soustředění vodních cest, splavnost). Hlavní odlišnosti vývoje měst ve 20. století lze od vývoje sídel v 19. století charakterizovat následovně:

1) Oproti 19. století, v němž motorem urbanizace byla politická moc, jako tomu bylo např. v Paříži za éry Napoleona I., kdy se francouzská metropole přetvořila v reprezentativní centrum vedoucí evropské velmoci, je urbanizační dynamika 20. století nesena převážně ekonomickými stimuly, to je příklad zejména jihoasijských megalopolí. Nicméně především v rámci dekolonizačního procesu se některá města přetvářejí ve velkoměsta ze symbolicky politických důvodů, jako tomu bylo v případě

nových hlavních měst – Islámábádu, nové metropole Pákistánu, či přesunu hlavního města Brazílie z Rio de Janeiro do Brasília. Nicméně historie měst učí, že urbanizační dynamika, jejímž motorem je pouze hospodářská konjunktura, která je vždycky podrobena výkyvům, je na strmém sestupu, nemá-li jiné, zvláště kulturně politické motivy. Na druhou stranu platí přímá úměra: čím menší je město, tím je ekonomicky zranitelnější. Je to zejména proto, že čím větší je sídlo, tím větší je akční radius přílivu pracovních sil a tím širší je portfolio produktivních činností.

2) Oproti 19. století se změnil poměr města k venkovu. Zatímco ještě v 19. století tvořil venkov agrární zázemí měst, dnes je trh s potravinami nakolik internacionalizován, že venkov téměř přestal hrát roli výživového zázemí měst. Zejména po 2. světové válce, kdy došlo k obrovskému nárůstu suburbanizace, se venkov stává pozemkovým rezervoárem pro výstavbu a rozšiřování předměstí. Důvodů je mnoho, ale jeden je zřetelný: levné pozemky.

3) Zatímco typické evropské město 19. století se vymaňovalo ze sevření středověkých hradeb či barokních kasemat, zejména pro 2. polovinu 20. století platí, dnes již téměř bez ohledu na místo či kontinent, že jednotkou osídlení již není město, ale rozsáhlé urbanizované území. Skvělým příkladem je nizozemský Randstad, který dnes tvoří jeden urbanizovaný celek, jehož spojnicemi jsou hospodářsky a kulturně silná města Amsterdam, Leiden, Rotterdam a Dordrecht. Prvotní impuls urbanizace rozsáhlých souměstí vzešel ze Spojených států. Severovýchodní přímořská část USA, zahrnující Boston, Washington, New York a Filadelfii se stal příkladem pro jiná souměstí na ostatních kontinentech, zejména pro japonskou oblast Tokio – Jokohama. Pro srovnání, jaký mají megalopole sídelní potenciál: Když Jean Gottmann popisoval BosWash, tedy v roce 1950, měl tento gigantický areál 32 milionů obyvatel, v roce 2000 to bylo už přes 44 milionů obyvatel, což činilo v tomtéž roce 16 % celkové populace Spojených států.

Po druhé světové válce se rovněž posílila dopravní provázanost venkova s městem, takže právě kvůli dopravní infrastruktuře lze někdy obtížně odlišit město od jeho venkovského protějšku.

4) S tím souvisí i nová demografická struktura. Druhá polovina 20. století zvrátila dosavadní poměr venkovského a městského obyvatelstva zcela zásadně. Zvrat v poměru mezi venkovským a městským obyvatelstvem, což samozřejmě souviselo rovněž se změnou profesní skladby, začal akcelarovat již na přelomu 19. a 20. století, ale největší vzmach nastal po druhé světové válce. Andrew Lees a Lynn Hollen Lees uvádějí pro srovnávaná velkoměsta v rozmezí let 1880–1910, tedy na začátku této profesně rezidenční proměny, tato čísla: Berlín 1 122 000 obyvatel v roce 1880, ale v roce 1910 již 2 071 000. Londýn 4 770 000 obyvatel v roce 1880, v roce 1910 dokonce 7 256 000! Menší přírůstky zaznamenala Paříž: 2 269 000 obyvatel v roce 1880 a v roce 1910 jen 2 888 000. Vídeň v roce 1880 1 104 000 obyvatel a 2 031 000 v roce 1910.¹⁴¹ Nicméně byť po druhé světové válce došlo k prudkému zvratu v poměru mezi venkovským a městským obyvatelstvem, ten nejprudší nárůst zaznamenáváme až v závěru 20. století. Ještě v roce 1950 žilo v celosvětovém měřítku ve městech „pouhých“ 30% obyvatel. V roce 1990 to bylo již 43% obyvatel. V distribuci tohoto poměru však panuje značná nerovnováha. Jeden pól tvoří 94% procent městských obyvatel v Německu a druhý 3,7% obyvatel Guatemaly žijících ve městech. Opět pro srovnání demografická data ze současnosti, respektive k datu 1998: Londýn 6 900 000 obyvatel, Paříž 9 300 000 obyvatel, Berlín 3 470 000 obyvatel a Vídeň 1 540 000.¹⁴²

Proměnu velkoměst 19. století ve velkoměstské aglomerace 20. století lze nejsnadněji, nikoli však nejlépe doložit na příkladu srovnávaných míst z 19. století. Rozšířit srovnávací rámec o mimoevropská města by sice bylo přiměřenější tématu velkoměst 20. století, protože právě v tomto období začínají hrát úlohu i jiná než

evropská města, ale na druhou stranu by vznikla nerovnováha v komparaci, neboť pro 19. století je lépe zůstat na evropské půdě, nehovoře o časové a heuristické náročnosti takového srovnání.

Paříž vstoupila do nového století s nově otevřenou první trasou metra roku 1900. Do začátku první světové války dosáhla délka tratí již 80 km a objem cestujících vzrostl z 56 milionů v roce 1901 na 400 milionů v roce 1914. Populační vzmach na začátku 20. století si vyžádal další expanzi. Anthony Sutcliffe nahlíží jako zlomový rok 1908: „V roce 1908 začala pařížská městská rada, téměř poprvé, uvažovat o rozšíření města. Ambroise Rendu, povzbuzen svým členstvím v nové sekci *Musée social*, neustále naléhal, že fortifikační zóna by měla být věnována především otevření prostoru, v kontextu základního urbanismu se mělo vytvořit více parků a hřišť uvnitř města.“¹⁴³ Paříž si udržela vysokou urbánní dynamiku i v tomto století, výraznou změnou oproti 19. století bylo, že iniciátory nových zastavovacích prostor byl jak stát, tak městská reprezentace. Svého vrcholu dostoupila sídelní dynamika francouzské metropole v 60. letech minulého století. Výrazem toho je vybudování moderního obchodně administrativního centra La Défence. Symbolem první fáze výstavby tohoto městského gigantu uvnitř města byla Tour Nobel z roku 1966. Vzmach a výstavbu mrakodrapů druhé generace zastavila až ropná krize v roce 1973. V roce 1989 vznikl Grande Arche, vítězný oblouk současného tvarosloví, postavený ke dvoustému výročí francouzské revoluce. Po krátké zkušenosti s výstavbou mrakodrapů v historické zástavbě Paříže se nakonec pařížští radní odhodlali k razantní regulaci, podle níž mohou být mrakodrapy stavěny pouze v La Défence. To je kontrast například k Frankfurtu nad Mohanem, kde se mrakodrapová výstavba volně prolíná s historickou zástavbou, respektive s její kopii postavenou po rozbombardování města na konci druhé světové války.

Na rozdíl od Paříže poznamenal charakter metropole nástupnického Rakouska experiment Rudé Vídně. V prostorové organizaci některých částí Vídně to znamenalo převahu blokového zastavění s vnitřními dvorky a převahu nájemního obydlí. Na tento převažující způsob vídeňského zastavění nakonec navázal na konci století Jean Nouvel svým obytným komplexem v Leopoldauerstrasse (1994). Ústavní zákon z 29. prosince 1929 potvrdil *de iure* přeměnu sídla mnohonárodnostní říše v moderní velkoměsto nového nástupnického státu. Proto byla Vídeň nucena hledat novou roli. Oba sociálnědemokratičtí starostové Vídně Jakob Reumann i Karl Seitz prováděli dalekosáhlé sociální reformy. Ty vnesly do Vídně 20. a 30. let nový typ staveb, jež odpovídaly nové sociální strategii. Začaly se stavět školky, jesle, internáty, dětská hřiště a jiné typologicky do té doby nezastoupené stavby. Avšak experiment Rudé Vídně měl své meze, jak ukazuje Gerhard Melinz ve své stati *Coping with social and economic crisis: the Viennese experience, 1929–1933*: „Od roku 1929 se administrativa pokoušela rozvinout a uvést do praxe politiku zcela zřetelně zaměřenou na výhody pro většinu populace, civilizující projekt, jenž aspiroval na sociální integraci a kulturní transformaci vídeňské pracující třídy v *ein neuer Mensch*. Ke konci 20. let však tento projekt byl nezadržitelnou silou konfrontován se svými mezemi: sociální skutečnost Vídně určovaly vratké podmínky existence velkých částí populace.“¹⁴⁴ Ačkoli bylo ve 20. letech postaveno ve Vídni 64 000 nových obytných domů, vzrostl po roce 1928 počet soudních vyklizení bytů a velice tísnivým problémem se stalo bezdomovectví. Po roce 1931 učinil dopad světové krize tečku za experimentem Rudé Vídně. Nastolení stavovského státu spojeného se suspenzí demokratických institucí a zákazem sociálních demokratů se změnila stavební strategie města. Sociálně motivovanou výstavbu vystřídal spektakulární stavby, jakou byla visutá silnice mezi Vídeňským lesem a vrchem Kahlenberg. Oproti tomu se ostatní metropole sledované metropole, Paříž,

Berlín, Londýn, vyvíjely bez této césury. Po druhé světové válce navázala Vídeň ve velice umírněné podobě na sociální výstavbu 20. a 30. let. Po opětném získání samostatnosti v roce 1955 se Vídeň stala centrem konání mezinárodních kongresů, což se projevilo ve výstavbě řady reprezentativních budov. Od 60. let se zejména po strmém vzrůstu individuální dopravy stalo prioritou městské samosprávy řešení dopravní situace. Výsledkem byl vznik celé řady pěších zón. Kärtner Strasse, Graben, Kohlmarkt či Tuchlauben se přes počáteční obavy staly živými tepnami Vídně. Na rozdíl od Paříže nevznikla ve Vídni nová čtvrť, jež by posílila její velkoměstský charakter. Vídeň si zachovala velkoměstskou provinčnost.

V Berlíně probíhala od samého začátku století bitva o podobu územního plánu. Nová developerská strategie kombinovaná s integrovaným dopravním systémem měla, jak bylo úmyslem městských strategií, zlomit vaz vysokým cenám pozemků ve městě i v širokém okolí. Idea *Gross-Berlin* vedla v roce 1906 k ustavení speciální instituce *Ansiedlungsverein Gross-Berlin*. Její první aktivitou bylo vypracování strategie, která ovšem neměla podobu územního plánu. Podle *Ansiedlungsverein* měl nový územní plán obsahovat decentralizování Berlína do prstence nových předměstí, jež měly být částečně financovány z veřejných zdrojů.¹⁴⁵ Od samého počátku století hrála velkou roli v životě Berlína doprava. V rámci Berlína se vyvinulo několik předměstských aglomerací jako Charlottenburg, Lichtenberg, Rixdorf/Neukölln, Schöneberg, Wilmersdorf. Podle Jiřího Peška rostl Berlín na přelomu 19. a 20. století nejvyšším tempem v Evropě a vzrostla za téměř půlstoletí (1871–1919), přičemž byla dynamika růstu předměstí byla mnohonásobně vyšší než růst vnitřního města.¹⁴⁶ *Der Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine* vyhlásil v roce 1906 soutěž na urbanismus města a nakonec se rozhodl pro koncept vynikajícího urbanisty Reinharda Baumeistera. Vedle sítě hlavních dopravních tepen, rychlodráhy a vodních cest měly

být součástí městského organismu lesní komplexy, parkové ulice a promenády, podobně jako sportoviště a místo pro veřejné stavby. Po akceptaci tohoto velkorysého Baumeisterova pojetí vypsal městská rada v roce 1908 urbanistickou soutěž na plán Velkého Berlína. Když v roce 1911 vydala pruská vláda *Zweckverbandgesetz*, byl učiněn i právní krok ke vzniku dlouho očekávaného Velkého Berlína. Ten však vznikl až v roce 1920 po vydání již republikové právní normy *Gesetz über die Bildung einer neuen Stadtgemeinde Berlin*. V příkrém kontrastu k Paříži byl urbanistický plán rozvoje Berlína příliš nadsazený a nerealisticky velkorysý. Velký Berlín tak byl proti Paříži, Vídní i Londýnu vlastně „federalisticky“ decentralizovaným souborem obcí. Poválečný vývoj s rozdělením Berlína na okupační zóny a ještě později na západní a východní část příslušejícími ke dvěma rozdílným státům s rozdílnými státoprávními a společenskými režimy pak tuto skutečnost ještě posílil. Rok výstavby berlínské zdi 1961 je pak definitivním potvrzením rozdělení Berlína. Nový statut hlavního města sjednoceného Německa od roku 1991 učinil z Berlína „hlavní staveniště Evropy“, na němž se podílely či podílejí největší osobnosti světové architektonické scény jako sir Norman Foster a velká řada dalších.

Londýn nevstupoval na začátku století do šťastné konstelace, když konzervativci získali v městské radě většinu v roce 1907. Londýn ovšem neztratil vedoucí pozici mezi evropskými velkoměsty touto lokální proměnou moci. V protikladu například k německým *Stadterweiterungen* měl Londýn velké zpoždění v modernizaci, jakou prošla ostatní evropská velkoměsta. *Housing and Town Planning Act* z roku 1919 určil pravidla plánování i financování rozvoje britských měst. *London County Council* podle zákona navrhla pětiletý program poválečné výstavby, v jehož rámci mělo být postaveno 29 000 domů pro 145 000 obyvatel a dalších 10 000 domů pro rodiny, jež měly být přesídleny ze slumů. Celkové náklady této akce činily 29, 4 milionů liber. Jelikož však

roční deficit státní pokladny činil zhruba 1, 2 milionů liber, muselo se po počátečním boomu od projektu ustoupit. *London County Council* (LCC) nakonec mohla postavit pouze 9 447 domů. *Housing Act* z roku 1923 podmínky pro subvencování komunální výstavby přes snahu konzervativců nijak nezlepšil. K tomu došlo o rok později spolu s novou právní normou *Housing (Financial Provisions) Act* z roku 1924. Do roku 1929 postavila LCC 25 536 domů.¹⁴⁷ Zatímco se městské garnitury snažily vyrovnat se s nepřiliš příznivou sociální situací, měl vzniknout podle vzoru Velkého Berlína Velký Londýn. K jeho formálnímu ustavení však došlo až v roce 1965. Velký Londýn nahradil administrativní hrabství Middlesex, Londýn a zahrnul do sebe i samotnou City. Velký Londýn se liší od sledovaných měst velkou decentralizací, respektive přenesením pravomocí na jednotlivé městské obvody. Bouřlivý stavební rozvoj v Londýně 80. let minulého století lze spojovat s jedinečnou konverzí Docklands na rezidenční čtvrť. Symbolem vzestupu Londýna je tzv. Gherkin od Normana Fostera, nejvyšší mrakodrap na britské půdě. Na rozdíl od Paříže či Vídně je Londýn 20. století charakteristický svou naprostou odlišností jednotlivých čtvrtí – pro City je symptomatický nepoměr mezi malým počtem obyvatel a velkým podílem zaměstnanců přes den. Prudké rozdíly mezi bohatým West Endem a chudým East Endem, jazykovou domovinou *cockney*, rovněž nevidíme v jiném evropském městě.

Rozdíly neexistují jen v nové tvářnosti měst 20. století, ale i v teoretické reflexi, jež se oproti velkým urbanistickým teoriím 19. století stala interdisciplinární. Urbanismus ve smyslu teoretické disciplíny není chápán pouze jako nauka o prostoru, ale přibírá do své teoretické reflexe zejména hospodářské, sociální a kulturní aspekty vývoje sídelních prostorů. V tom spočívá zásadní rozdíl urbanistického diskursu od urbanismu 19. století. Příkladem může být dílo významného geografa Davida Harveye, který ve své knize *Social Justice and the City* uvažuje o urbánně artikulovaném prostoru

v ekonomicko-sociologických souvislostech. Změny v redistribuci příjmů ve městech mohou podle něho být vyvolány změnami ve třech oblastech: 1) umístěním práce a bydlení; 2) hodnotou vlastnických práv; 3) cenou zdrojů pro spotřebitele. Zavedením ekonomických kategorií do geografie získal David Harvey půdu pro nová témata v urbanismu: „Myslím, že v tomto bodě je užitečné učinit několik předběžných poznámek o spojení mezi urbanismem jako *sociální formou*, městem jako *stavební formou* a *převládajícím způsobem produkce*. Město je částečně obchodním domem plným aktiv, naakumulovaných předešlou produkcí. Je konstruováno dobově dostupnou technologií a je vystavěno v kontextu daných způsobů produkce (čímž není řečeno, že všechny stránky stavebních forem jsou funkční s ohledem na způsob produkce). Urbanismus je sociální forma, způsob, jímž je život předvídan, mezi jinými jeho stránkami, určitá distribuce práce a určité hierarchické uspořádání aktivit, jež jsou široce konzistentní s převládajícím způsobem produkce. Město a urbanismus proto mohou fungovat jako stabilizátor určitého způsobu produkce (oba pomáhají vytvořit podmínky pro nepřetržité pokračování takového způsobu). Avšak město může být rovněž místem nahromaděných rozporů, a tudíž rovněž pravděpodobným místem zrodu nových způsobů produkce. Z historického hlediska se jeví město jako ústřední bod, okolo něhož se organizuje daný způsob produkce, jako centrum vzpoury proti ustavenému pořádku a také jako centrum moci a privilegií (proti nimž se revoltuje). Historicky vzato antiteze mezi městem a venkovem byla ústředním bodem hnutí a konfliktů, okolo nichž se rozvinula celá ekonomická historie společnosti.“¹⁴⁸

Anthony Sutcliffe hovoří v knize *Towards the Planned City* o urbanismu 20. století jako o mezinárodním hnutí.¹⁴⁹ Hanno-Walter Kruft pak o tom, že „internacionalita je jedním z vůdčích hesel architektury 20. století“.¹⁵⁰ Platí to i o urbanistické teorii 20. století? Můžeme pozorovat v tomto století užší cirkulaci idejí

mezi urbanisty, než tomu bylo v předcházejícím století? Ludwig Hilberseimer vydal v roce 1927 knihu *Großstadt*, v níž vytyčil zásady nového velkoměsta, jako programový pandán ke Corbusierově knize *Urbanisme* z roku 1925. Mezi oběma koncepty nalézáme daleko více shod než mezi Hilberseimerovým pojetím a urbanistickým modernismem Otto Wagnera. Přitom v otázce deskových domů, jež měly vytvářet velkoměstskou strukturu podle Hilberseimera, a mezi Soudobým městem pro 3 miliony obyvatel (1923) Le Corbusiera, nebyl tak velký rozdíl jako tvořil předěl mezi teoriemi staromilského Sitteho a modernisticky racionálního Wagnera. Přesto právě 20. století zažilo velkou diferenciaci urbanistické teorie. Urbanismus 20. století je však érou chart moderního urbanismu a obdobím institucionalizace oboru. CIAM (Congres Internationaux d'Architecture Moderne) byl založen v roce 1928. Zakládající dokument podepsalo 24 architektů v La Sarraz ve Švýcarsku. Urbanismu je v něm věnována jedna kapitola: „Tři základní funkce, nad jejichž uspokojením musí urbanismus bdít, jsou: 1. Bydlení, 2. Práce, 3. Oddych. Jeho předmětem jsou a) využití území, b) organizace dopravy, c) legislativa. Tři shora uvedené funkce nejsou dnešním stavem aglomerací dostatečně uspokojovány. Je nutno přezkoumat vztahy jednotlivých míst, která jsou pro ně určena, a určit správnou proporci zastavěných a volných ploch. Nové posouzení vyžaduje doprava a hustota obyvatel. Neuspořádaná roztržistěnost pozemků, způsobená parcelací, trhem a spekulací, musí být nahrazena pozemkovou ekonomikou a prostorovým uspořádáním. Toto uspořádání, které je základem veškeré schopnosti urbanismu odpovédět na soudobé požadavky, zajistí jak vlastníkům, tak i obci úměrné rozdělení přínosů na základě společného zájmu.“¹⁵¹ Z dokumentu je jasné, na co mezinárodně institucionalizovaná avantgarda reagovala. Novými zásadami sice odstranila některé urbanistické problémy 19. století, jako je právě příliš živelná parcelace pozemků, na druhou stranu nastolila nové problémy, jejichž důsledky shrnul Léon Krier pod pojem

antiměsto – monocentrická městská aglomerace, růst bujení, zónování, různý počet monofunkčních zón, nucená přeprava z místa bydliště na pracoviště atd.

Ze 4. mezinárodního kongresu vzešel roku 1933 dokument klíčový pro pojetí měst na celé další půlstoletí – Athénská charta. Na rozdíl od zakládajícího dokumentu není v textu Athénské charty vyčleněna zvláštní kapitola urbanismu, nicméně toho se týkají některé body Závěrů – rozhodujících zásad: „71. Většina měst, která jsme zkoumali, poskytuje dnes chaotický obraz: nevyhovují svému poslání, kterým je především uspokojovat biologické a psychologické potřeby jejich obyvatel. (...) 74. Města procházejí stálými proměnami, avšak bez jakékoliv kontroly a jakéhokoliv jasného plánu, a též bez ohledu na zásady současného urbanismu, stanovené povolányými odborníky. 75. Město má zajišťovat v duchovní i materiální oblasti jak svobodu jednotlivce, tak i zájmy obecného blaha. 76. Dimenzování všech prvků urbanistické dispozice musí vycházet z lidského měřítka. 77. Základními klíči urbanismu jsou čtyři funkce: bydlení, práce, rekreace (v době volna), doprava. (...) 82. Urbanismus je věda o třech a nikoli jen o dvou rozměrech. Jen přiřazením výškového rozměru lze řešit moderní dopravní problémy a stejně tak i problém rekreace využitím získaného volného prostoru. 83. Město je nutno zkoumat v souvislosti s jeho zájmovým územím, které ovlivňuje. Regionální plán musí nahradit pouhé plány měst, přičemž vymezení aglomerace je funkcí ekonomického vlivu města. 84. Město, dnes definované jako soubor funkcí, se musí harmonicky rozvíjet v každé své části tak, aby mělo dostatek prostoru a spojení, umožňujících jeho další rovnovážné rozvíjení. 85. Je velmi naléhavé, aby každé město mělo svůj rozvojový program a právní nástroje k jeho realizaci.(...) 88. Základním článkem urbanismu je bytová buňka (byt) a její začlenění do celku, který bude efektivním obytným souborem“ ¹⁵² Okolnost, že je základním článkem urbanismu byt, nikoli ulice či náměstí, jako tomu bylo v urbanismu 19. století,

je zásadním rozdílem mezi pojetím města v 19. století a mezi avantgardistickým dekomponováním města až do vystoupení postmodernistů. V textu charty je řada rozporů, z jejichž neřešení pak vznikly problémy evropských velkoměst a měst po druhé světové válce. Urbanistická avantgarda se chtěla vypořádat s chaotickou pozemkovou speculací, nicméně její dědici nahradili převažující blokovou zástavbu neměstotvornými amorfními shluky sídlišť. Platí to ovšem v zesílené míře pro východní část železné opony, ale urbanistická krize v jiné podobě zachvátila i západní Evropu. Požadavek racionálního plánování vycházel z mylného předpokladu, že urbanismus 19. století nebyl racionální a nevyvažoval soukromé a veřejné zájmy. Jestliže podobu měst měly určovat jen stanovení povolání odborníci, stěží mohly být vyváženy svoboda jednotlivce a zájmy obecného blaha. Odkazem evropské avantgardy nebylo lidské měřítko, z něhož mělo být město odvozeno, ale nakonec to byla zcela jednostranně doprava, jež rozhodovala o měřících evropských velkoměst po druhé světové válce. Tvzení o trojrozměrnosti urbanismu je sice v zásadě správné, ale graf Rolanda Rainera názorně ukazuje, že mezi zvyšováním podlažnosti a hustotou zastavění neexistuje přímá úměra. Ještě dvoupodlažní objekt potřebuje poloviční zastavěnou plochu oproti jednopodlažnímu, ale už od čtvrtého podlaží se korelace mezi podlažností a hustotou zcela vytrácí. Jinými slovy vyšší podlažnost má pramalý dopad na příznivou hustotu osídlení, pakliže se podlažnost vymyká lidským měřítkům. Harmonický soulad funkcí města byl podvázán samotným požadavkem zónování. Jestliže strukturu funkcí a jejich přísné oddělení jedné od druhé měl určit plán, jak se nemohla z měst stát monofunkční kasárna? A je-li za základ města vzata bytová buňka a nikoli náměstí, ulice a další městotvorné pilíře, jsou dveře ke strojové výrobě bezduchých sídlišť otevřeny dokořán. K největším paradoxům však patří požadavek prefabrikace, který v jeho opak převrátila postmoderna. Dnes se právě betonové dílce, které se staly v poválečné epoše hlavním

nástrojem sídlištní uniformity, protože opakovaly stále tentýž modul, staly nástrojem rozmanitosti, protože se vyrábějí v individualizovanější formě než například cihly. Monolitický beton umožňuje nesmírnou tvarovou variabilitu a je dnes přínosem k městské diverzitě. Athénská charta získala vážné kritiky zejména po druhé světové válce, která celou diskusi o moderním urbanismu zhatila. K výroku Michela Ragona, že „moderní urbanismus, který chtěl město zachránit, je neodčinitelně zničil“, se připojila celá řada významných osobností z oboru. Široce čtenou i u nás se stala kniha Jane Jacobsové Smrt a život amerických velkoměst. Protože otcové zakladatelé nenašli své pokračovatele ve skupině mladých architektů Týmu X, sami nakonec v roce 1958 rozpustili CIAM symbolicky právě v La Sarraz. Jako repliku středomořské plavby členů CIAMu zakončené dokumentem, podepsaném v La Sarraz zahájil třicet po Athénské chartě řecký urbanista Constantinos A. Doxiadis plavbu na ostrov Délos, kde byla přijata v roce 1963 Deklarace z Délu. Ta šla ještě dílem ve stopách urbanismu první poloviny 20. století, nicméně už Amsterdamská charta, jejíž vznik podnítila v roce 1975 Rada Evropy, kladla důraz na zachování architektonického dědictví v urbanistických souvislostech. Přišel čas návratu k tradičním městům. Pro dobu od 70. let 20. století je rovněž příznačné, že dokumenty dalekosáhle určující podobu evropských měst, vzešly z popudu a v rámci evropských institucí. Torremolinská charta, kterou iniciovalo a přijalo tehdejší Evropské společenství v roce 1983 je již závazným dokumentem pro její signatáře, tedy pro ministry jednotlivých zemí zodpovědných za územní plánování, nikoli programovou proklamací, jakým byla ještě Athénská charta. Územní plánování má být podle Torremolinské charty demokratické, souborné, účelné a dlouhodobé. Oproti Athénské chartě jsou zavedena nová kritéria jako vyvážený sociálně-ekonomický rozvoj regionů, kvalita života, racionální využívání území a zejména zodpovědné zacházení s přírodními zdroji a ochrana prostředí. K nejdůležitějším inovacím však patří

pasáž o participaci obyvatelstva na územním plánování: „Každá politika regionálního a prostorového plánování na jakékoli úrovni se musí opírat o aktivní účast obyvatelstva. Je důležité, aby občan byl informován srozumitelně a souborně o všech fázích postupu plánování a o působení příslušných institucí.“¹⁵³ Ekologické akcenty zaznívají daleko silněji v Aalborské chartě z roku 1994. Jejím tenorem je trvale udržitelný život a odklon od čistě urbanistických témat, respektive ta jsou nastolována v pojmech udržitelného rozvoje. Tedy nikoli poměr zastavěných a volných pozemků, ale kvalita ovzduší, půdy a vody jsou tématem, stejně jako přihlášení se k programu Agendy 21. Z hnutí Nového urbanismu, Města krátkých cest a neoracionalismu vznikl poslední významný programový dokument 20. století Nová Athénská charta, vypracovaná ovšem z podnětu Evropské rady urbanistů. Tvoří strmý kontrast k sebevědomým proklamacím architektů a urbanistů ze CIAMu. Její text je velmi opatrným formulováním urbanistických deziderat, nikoliv smělým vytyčováním velkorysých cílů. Je plný obav z migračních proudů v mezinárodním měřítku a ze stárnutí populace. Demografický obraz současné Evropy staví architekty před zcela jiné úkoly, než před jakými stáli urbanisté Corbusierovy generace: „Současně s demografickými změnami probíhala v evropských městech také radikální proměna sociálních struktur. Stále více se poznává, že intenzita společenského života ve městech do značné míry závisí na rozmanitosti sociálních skupin – pokud se týká věkové struktury, etnické příslušnosti nebo majetnosti. Na jedné straně existují čtvrti obydlené multikulturním obyvatelstvím, které se obvykle vyskytují ve starších městech a zajišťují sociální a ekonomickou životnost. Na druhé straně se v některých městech a často jen v některých jejich částech nebo čtvrtích prokazatelně projevují příznaky deprivace, chudoby a sociální segregace.“¹⁵⁴ Je důležité, že na rozdíl od Torremolinské a Aalborské charty zde nechybí sociální étos, nicméně tón proklamace Nové athénské charty nepostrádá silnou rezignaci na možná zlepšení.

Nicméně podobně jako v Athénské chartě i zde zaznívá neodůvodněný optimismus, byť v jiné oblasti a nesený jinými iluzemi: „Revoluce v informačních a telekomunikačních technologiích výrazným způsobem ovlivňuje fungování měst. Lze očekávat další změny, které sníží celkovou potřebu cestování, změní charakter pracovišť a zvýší schopnost obyvatel získávat rychle informace a efektivně komunikovat. To pravděpodobně povede ke zlepšení systému vzdělávání, umožní a usnadní studium doma i dálkové studium. Ve využívání ploch bude nejradikálnějším výsledkem vyloučení potřeby velkých administrativních a provozních budov, což výrazně sníží poptávku po pozemcích ve městech. Zároveň by to mohlo usnadnit míšení funkcí a sociální interakce.“¹⁵⁵ Stačilo pár desetiletí, z jejichž průběhu nelze ani při nejlepší vůli vyvodit důvody k optimismu, a stojíme v údivem před naivismem intelektuálů, kteří by měli spíše provozovat jonasovskou hermeneutiku strachu.

Přehození výhybky: postmoderní dohra

Předposlední kapitola by měla ukázat druhou průrvu – tou první byl předěl mezi 19. a 20. stoletím – a to mezi modernou a postmodernou. Druhou světovou válku možno pokládat za hiát, oddělující jednu epochu urbanizace od druhé. Tento přelom ve strategii utváření měst lze nejlépe doložit na poválečném vývoji v rozděleném Německu, respektive v jeho reprezentativnější, tedy západní části. Když mladí technokraté plánovali po válce v *Arbeitstab zum Wiederaufbau bombenzerstörter Städte* (založil ho Albert Speer v roce 1943) nová poválečná města, zapomněli naštěstí na klasické

sloupové řady a stejně naštěstí nezapomněli na lekci výmarské epochy Waltera Gropia a řady dalších představitelů avantgardy. Rozloučení s předválečnými časy znamenalo přehození výhybky (*Weichenstellung*), jak to nazývá sociolog a architekt Werner Durth.¹⁵⁶ Po druhé světové válce nastal především obrovský rozmach suburbanizace. Dobově podmíněným způsobem přišel ke slovu do té doby antikvovaný koncept zahradních měst Ebeneera Howarda. Je jistě absurdní ironií dějin, že nikoli britská, měřítkově poměrně malá městská aglomerace se stala dědičkou howardismu, ale naopak poválečná Canberra, jež sloučila reprezentativní funkce nové australské metropole a rezidenční funkce města, pečlivě zakomponovaného do přírody. Válečná devastace rovněž přispěla k přehodnocení historizující architektury, tak typické pro průmyslová velkoměsta 19. století. Z trosk po bombardování povstala nikoli nová města, ale jejich historické kopie. Příkladem je Norimberk, kde se od roku 1947 velmi detailním způsobem obnovuje původní historické jádro i s monumentálními sakrálními stavbami. Jinou strategii zvolil Frankfurt nad Mohanem, kde vedle obnovy původní historické zástavby vznikalo od 50. a 60. let nové městské panorama mrakodrapů. Frankfurt se tak stal nejvíce amerikanizovaným městem poválečné Evropy. Nelze jednoznačně říci, zda převládla obnova starého, či vytváření nového. Pro celou polovinu 20. století platí obojí. Současné Drážďany můžeme považovat za dobrý příklad obnovy starého, vytvářením kopie toho, co zplanýrovaly dějiny, se obnovuje původní barokní urbanismus saské metropole, byť ne *in extenso*. Příkladem obojího postupu je právě Frankfurt nad Mohanem, kde se obnovila zničená historická část a zároveň město získalo nový amerikanizující skyline. Příkladem převahy nového je pak Berlín, jemuž se oprávněně přezdívá „nejrozsáhlejší staveniště světa“.

Skutečným přehozením výhybky však byl nástup postmodernismu. Nástup, který je spjat především s osobnostmi jako Charles Jencks, Robert Venturi, Helmut

Jahn, Charles Gwathmey, Charles Willard Moore nebo Robert A. M. Stern. Toto hnutí, které se projevilo na různých místech světa v různém čase, ale zhruba mezi lety 1965–1980 proměnilo nejen architekturu, ale především celá města. Jestliže moderna se chovala v evropských městech, opět nelze zcela paušalizovat, vlastně neměstotvorně, přinesla postmoderna rehabilitaci města jako tradiční kompozice ulic a náměstí. To je zásadní rozdíl. Moderní města první poloviny 20. století charakterizuje několikerá funkce: 1) Slouží čím dál více jako podnož automobilové dopravě; 2) Slouží ekonomické racionalizaci bez ohledu na potřeby obyvatel měst. Sídelní hustota je určována ekonomickými zájmy; 3) Ztrácí se kritérium smyslové a prostorové osvojitelnosti města; 4) Jako reakce na blokovou zástavbu měst 19. století se avantgarda rozhodla rozvolnit zástavbu, čímž zvýšila tlak na okolní půdu.

Neskončila snad děsivá uniformita sídlišť ve chvíli, kdy postmoderna popřela legitimitu moderny? Neodhalila snad postmoderna avantgardu jako radikální jakobínství prefabrikace? Diktát pravoúhlosti vzal za své díly teoretickými i architektonickými (v případě Jenckse krajinářskými) díly Venturiho, Jenckse a dalších postmodernistů. Dvě teoretická díla značně pozměnila celkové pojetí města, Charlese Jenckse *The Language of Post-modern Architecture* (1977) a Roberta Venturiho *Complexity and Contradiction in Architecture* (1977). Jak říká Wolfgang Welsch v *Unsere postmoderne Moderne*: „Postmoderna se vymezila vůči uniformování a preskriptivnímu chování moderny. Snaží se splnit přední úlohu urbanismu a architektury jinak. Neobrací se na anonymní a hypotetickou, nýbrž na konkrétní a skutečnou veřejnost. A nechce předepisovat, ale komunikovat. Rovněž strukturuje, jistě, ale nikoli uniformně, nýbrž pluralisticky.“¹⁵⁷

Diktát pravoúhlosti nahradil požadavek křivky, tam kde chyběla silná urbanistická a architektonická tradice. Křivka vtrhla do architektonické tvorby, aby

zaplavila svou přemírou mnohá evropská sídla, sama vzpoura proti ortogonalitě však nezlomila vaz prefabrikaci ještě v 70. letech, nicméně pojetí měst se proměnilo návratem k „městskosti“. Jistě šlo již v 70. letech minulého století vytvářet četnější tvarové variace, byly k dispozici materiály od přírodních až po high-tech, nicméně jednotvárnosti se však mnohá sídla nezbavila. Druhová diverzita, chceme-li si vypůjčit výraz od ekologie a biologie, klesala.

Na vině byl rovněž vysoký stupeň bezradnosti, eklekticismus, který si nevěděl rady sám se sebou a o to víc si vypůjčoval od epoch, které na tom byly podstatně lépe co do své vlastní programové vyhraněnosti. Vypůjčoval si ovšem někdy nepoučeným, leckdy až katalogovým způsobem. Eklekticismus posledních desetiletí minulého století nechápal dějiny architektury jako výzvu k odvaze a originalitě své vlastní tvorby, ale jako mechanicky uspořádanou zásobárnu tvarů a přístupů, které jsou k dispozici. Urbanismus té doby leckdy tápal v zásadních podmínkách své vlastní existence i po vystoupení Jenckse a Venturiho. Panovala nejistota, mají-li mít lidská sídla rozměr antropomorfní a antropometrický, tedy odvozením od lidských proporcí a lidského vnímání prostoru, nebo dimenzi vzdáleností, které lze urazit rychlým dopravním prostředkem. Urbanismus závěrečných desetiletí minulého století nevěděl, jak skloubit potřebnou komornost soukromých prostorů s neméně nutnou monumentalitou náměstí či jiných městotvorných prvků. Neuměl definovat urbanismus lidského sídla jinak než ztrátou pevných hranic, o něž definitivně přišel na přelomu 19. a 20. století. Středověké hradby, přes něž se dralo město 19. století nadané průmyslovou dynamikou ven do nezastavěné krajiny, tento nápor nevydržely, ale s nimi také padl smysl pro tvar a uspořádání lidského sídla. Všechny urbanistické koncepty 20. století jsou marným pokusem dobrat se nových měřítek, podle nichž by bylo možno rozlišit amorfní shluk domů od racionálně a citlivě komponovaného urbanistického útvaru.

Bezradní urbanisté se sice vraceli v tomto období k tradiční prostorové skladbě ulic a náměstí, ale vytvářeli jen maskovanou uniformitu, jež se ze svého kadlubu závazné pravoúhlosti stala amébou, beztvarym chaosem. Navíc vyvanul z architektury sociální étos, protože důsledky entuziasmu avantgardy a jejího sklonu k totalitě jsou příliš v čerstvé paměti. Obliba a rehabilitace historismu 19. století je nejen reakcí na povážlivou jednostrannost moderny, ale i empatií k době, která vypůjčováním z historicky nosných období rovněž zaháněla rozpaky nad svou bezradností. Nicméně uniformita, monotónnost a banalita mnoha měst posledních desetiletí minulého století pramenila zejména z toho, co lze nazvat instrumentalizací sídel.

Necháme-li slovu zaznít v básni, naplní se nečekanými významy, které jsou odlišné od těch, jimiž je obdařeno v běžných, každodenních hovorových situacích. V básni se slovo stává ozvučnicí smyslu, který je svým způsobem nevyčerpatelný podobně jako mýtus. Užijeme-li ho však jen proto, abychom dosáhli jednorázového cíle, činíme ho pouhým prostředkem, instrumentalizujeme ho, vyleptáváme jeho význam, abychom získali krátkodobou výhodu. Vyjímáme ho tím ze situace, která ho činí vlastně slovem, protože chceme situaci přelstít, místo abychom ji prostřednictvím jazyka pochopili, stejně jako své protihráče. Tou situací je napětí mezi užitným, praktickým významem slova a jeho opačným, estetickým pólem, který slovo uvolňuje k bohatství skrytých významů. Urbanismus podobně jako architekturu nelze žádným způsobem analogizovat ani s hudbou, ani s poetikou, ač se to běžně děje, nicméně souvislost existuje právě v tomto napětí. Tón je emancipovaný a umělecky transformovaný „pouhý“ zvuk. Harmonie je pak vysoce organizovanou strukturou těchto tónů. Urbanismus a architektura plní rovněž primárně základní, sebezáchovné funkce, vyděluje člověka z přírody, aby ho zbavila role být její pouhou hříčkou. Příroda totiž není ani hýčkájící náruč, na druhé straně však ani pouze jen smrtící pěst, ale složitý

soubor stále se měnících okolností, které jsou zároveň vepsány do statutu člověka jako lidské bytosti. Na druhou stranu urbanismus i architektura plní – už svým vydělováním se z přírodního rámce – i estetická očekávání. Aby vzdálenost od přírody byla náležitá, ale zároveň ne přílišná, vstupuje do hry estetická funkce jako svorník všech úloh, které urbanismus a architektura mají. Stanou-li se obě důležité životní oblasti hole utilitární, jako se tomu stalo u panelových sídlišť, pak se z bydlení stává pouhé přežívání, podřízené se jednostranné roli přežít výkyvy počasí a dalších proměnných faktorů. Je-li na druhou stranu pouhou estetickou hrou, která nerespektuje jedinečnost místa, času a požadavků toho, pro koho je určena, stává se bezcennou v jiném slova smyslu – může být kuriozitou, extravagancí, ale nikdy následováníhodným sídlem.

Jak obnovit napětí mezi užitečností a estetickou libostí? Postmoderní urbanismus a architektura se o to pokusily prostřednictvím umění. To koexistovalo s architekturou i tvorbou měst od samého začátku. Socha či obraz byly integrální součástí stavby i náměstí. Usídlily se na antických metopách, v podobě karyatid, později středověkých fiál či plasticky bohatě ztvárněných lettnerů. Pokud umění plnilo především náboženskou funkci, protože bylo jedním ze způsobů vztahování se k posvátnu, byla jeho nepřítomnost v architektuře nepředstavitelná. Obraz se odpoutával od stěny ještě dříve, než mohla vzniknout sekulární společnost v tom smyslu, jak ji známe dnes a jejíž existence je velmi krátká ve vztahu k předcházejícím obdobím. Odpoutával se v závislosti na tom, jak se uvnitř obrazu samotného emancipovalo pozadí, jež mělo předtím symbolicko-náboženský charakter. Pozadí obrazu se stávalo čím dál více funkcí obrazového prostoru, jenž v různé míře korespondence zobrazoval reálnou krajinu, která se tak sama stávala entitou, emancipovanou ze širšího prostorového rámce. Obraz, který je možno kdykoli kamkoli přemístit, je jako antičtí penáti, které je možno přenést tam, kde mohou nejlépe plnit svou apotropaickou funkci. Jsou-li obraz či socha volně

přemístitelné, mohou se stát nakonec i zcela postradatelné. Stejný emancipační proces nastal i na druhé straně. Tím, jak se architektura zbavila své figurativnosti, společensky sjednocující role i výrazu sociálního statutu, ztratila nejen svou symbolickou funkci, ale mohla začít sebe sama oprošťovat až ke své hole účelové roli. Teď už svou dekorativní či jinou estetickou funkci převzal stavební detail, samotné prostorové rozvržení, tektonika. Estetická funkce se stala latentní a v období diktatury prefabrikace rezignovala na sebe samu vůbec. Tento možná až příliš esejistický exkurs byl nutný k pochopení motivů postmoderny, byť je v dílech Jenckse i Venturiho nenajdeme ani naznačené, natož vyslovené. Přesto se domnívám, že v obou zmiňovaných nejdůležitějších teoretických textech postmoderny hrály tyto motivy kardinální roli.

Byla to právě postmoderna, která přehozením výhybky chtěla setřást negativní aureolu na odkazu viktoriánského města a vrátit umění do architektury a urbanismu. Jak prohlásil sám hlavní zvěstovatel postmodernismu Charles Jencks, na rozdíl od všech ostatních sídelních epoch lze tu postmoderní datovat s přesností na minuty: „Moderní architektura zemřela v St. Louis ve státě Missouri 15. července 1972 v 15,32, když neslavný Pruitt-Igoe od Minoru Yamasaki, nebo spíše to, co zbylo z jeho betonových bloků, dostal ránu z milosti dynamitem. Již dříve byl obětí vandalů, jeho černí obyvatelé ho ničili a demolovali, a ačkoli do něj byly napumpovány miliony dolarů v pokusu ho revitalizovat (na opravu pokažených výtahů, rozbitých oken a na renovaci fasád), investovalo se nakonec do jeho ubohosti.“¹⁵⁸ Toto přesné datum, od něhož se začal odvíjet v různých časech na různých místech světa odklon od postulátů moderny a do řady evropských měst se začal opět vracet smysl pro architektonický detail a ke konci tohoto období se dokonce i do periferních oblastí Evropy začala vracet uliční síť a všeobecně se obnovoval smysl pro městotvorné prvky jako náměstí a podobně, je skutečně naprosto přelomové. Pokud bychom chtěli zůstat u symbolické periodizace,

pak bylo-li odpálení Pruitt-Igoe od 15. července 1972 v 15,32 od Minoru Yamasaki podle slov hlavního teoretika Jenckse přesně datovaným počátkem postmoderny, pak můžeme se stejně odvážnou licencí tvrdit, že letecká likvidace World Trade Center 11. září 2001 ironickou shodou rovněž od Minoru Yamasakiho byla přesně datovaným koncem postmoderny. A pokud bychom chtěli být nejen ironičtí, ale i zlomyslní, u počátku i u konce postmoderny stál Minoru Yamasaki (1912–1986), svým způsobem držitel rekordu v počtu vlastních zbořených budov mezi architekty.

Jakkoli je demolice Pruitt-Igoe pouze ironickým gestem autora (Jenckse) a pouhým periodizačně literárním symbolem, představuje počátek sedmdesátých let minulého století mezník, od něhož se euroatlantická města začala pomalu distancovat od přepjatých ambicí moderny. Existuje málo tak vlivných teorií, jako byly oba texty Jenckse a Venturiho. Charles Jencks se pokusil popsat architekturu terminologií sémiotiky a i tato teoretická inovace byla znamením odklonu od preskriptivní architektonické a urbanistické teorie k deskriptivismu, který si popisem přeje změnit situaci. Zatímco poválečná architektura i urbanismus byly v zajetí modernismu, ve Spojených státech navrhoval Morris Lapidus síť hotelů ve stylu Miami Beach již od začátku 50. let 20. století. Ve stejné době ovšem Yamasaki projektoval právě Pruitt-Igoe podle avantgardních puristických ideálů CIAM. V 70. letech 20. století však tato modernisticko-postmoderní schizofrenie našla svůj domov i v Evropě. Britská vláda podporovala síť hotelů, jejichž exteriér byl v internacionálním stylu, ale interiér byl pojednán v Ersatz stylu Morrisa Lapida. Jencks ve svém programovém textu systematizuje své návrhy na redefinici architektury i města. Navrhuje, aby se vrátila situace, za níž architekt znal svého klienta a pravděpodobně s ním sdílel jeho hodnoty a jeho estetický kód. Připomíná rovněž *mini-capitalist economy*, v níž urbanista navrhoval pouze malou část města. Pracoval pomalu a reagoval na dobře uvážené

potřeby a především byl zodpovědný svému klientovi. Jencks kritizuje urbanismus za to, že se vymyká historickému měřítku měst. Jencks podrobuje analýze i roli architekta, který buďto pracuje pro veřejnou nadaci, jež však má nedostatek peněz na uskutečnění sociálních plánů, nebo je činný ve službách investora, jehož monopol vytváří gigantické investice stejně obrovské budovy. Architekt je postaven dilematu buďto vyřešit problém, nebo vydělat peníze. Největší problém však Jencks spatřuje v měřítku. Stavby jsou stejně příliš velké jako architektonické kanceláře, které je vytvářejí. Neexistuje tedy jedna příčina krize, ale celý systém příčin.

Christine Boyerová, tematizující paměť města, charakterizuje předěl mezi modernou a postmodernou také jako návrat k tradici: „Jestliže modernismus přerušil vztah mezi historií a městem a zničil vnímání architektonických iluzí, že 19. století je na místě, pak se architektura v 70. a 80. letech pokoušela obnovit veřejnou sféru města a znovu tkát zadrhnuté vlákno města a rekonstruovat smysl pro kolektivitu a spolupráci.“¹⁵⁹ Restituování historické paměti jde proti duchu moderny, která paměť anulovala: „Tím, že vymazali historické reference a lingvistické aluze, vytvořili modernisté zdisciplinované město čistých forem, které vysídlilo paměť a potlačilo energické tahy fantazie. Spolehli se příliš na moc vědy a omezili vnímání na to, co může být konceptualizováno nebo vizualizováno. Tím, že následovali cestu vědecké metodologie a přijali roli sociálního inženýrství, usilovali o absolutní korespondenci mezi vnější městskou skutečností a její pravdivou a očištěnou reprezentací.“¹⁶⁰

Na zdrženlivost postmoderny se můžeme podívat stručným přehledem urbanistických konceptů, jež přecházely těsně před mytickým rokem vzniku postmoderního hnutí: Rozpad měst vedl k mnoha neoutopickým vizím. V roce 1958 představil svůj neoutopický projekt oceánského města postaveného na betonových plovoucích válcích vůdčí představitel japonských metabolistů Kiyonori Kikutake.

V roce 1975 navrhl Aquapolis. Americký architekt, urbanista a designér William Katavolos, tvůrce *aquatecture*, založil své město na umělohmotných válcích. Italsko-americký architekt a urbanista Paolo Soleri začal od roku 1970 uskutečňovat svůj projekt experimentálního města Arcosanti v Arizoně. Jde o jeden z prvních příkladů ekologického urbanismu ve světovém měřítku, jemuž sám Soleri říkal *arcology* (ekologická architektura). Arcosanti je postavené s minimem zemních prací a s maximální hustotou obyvatel. Od 50. let minulého století se začal prosazovat při tvorbě měst gigantismus. Například René Sarger zastřešoval stavby „předpjatými plachtami“, napjatými ocelovými kabely, aby vyhověl měřítku prostorového urbanismu. Řada architektonických forem vznikla v laboratořích. Robert Le Ricolais se snažil odhmotnit klenby natolik, aby dosáhl „nulové hmotnosti a nekonečného rozpětí“. Richard Buckminster Fuller zdokonaloval své geodetické bání, jimiž zastřešoval velké městské prostory. Tento koncept geodetických kopulí, jehož první realizace byla v roce 1949, souvisel s dobovou snahou o klimatizaci celých městských čtvrtí. Bernard Zehrfuss vypracoval projekt tří výškových budov spojených plošinami, aby byla umožněna vertikální i horizontální doprava. Velkým inovátorem byl Yona Friedman, který projektoval „prostorová města“ nad celou krajinou či zastavěnými čtvrti, jeho mostní města měla velký ohlas v druhé polovině 20. století. Paul Maymont navrhoval vysoké pyramidy z napjatých kabelů, vertikální města pro dvacet tisíc osob, kde jsou byty i veřejná prostranství. Janusz Deryng navrhl Hvězdicové město, ale také howardovskou *Cité-jardin*.

Urbanisté 50. a 60. let se pokoušeli reagovat na přeplněná města i stále více stavebně exploatovanou krajinu. Prostorově dynamická města Nicolase Schöffera proto nejsou řešena vzhledem k pozemku, ale vůči prostoru. Mostní města Yony Friedmana, plovoucí města Paula Maymonta či trychtýřovitá města Waltera Jonase měla vyřešit

malthusiánskou vizi přelidnění stejně jako Mesa City Paola Soleriho, město na náhorní plošině. Walter Jonas byl počítán k japonským metabolistům a jeho projekt Intrapolis se od roku 1960 stal vlivným na poli urbanismu. Kurokawovy metabolické cykly a tvorba ostatních japonských metabolistů reagovala na stejný problém stejně jako podzemní urbanismus, *urbanisme souterrain*, jehož představitel Édouard Utudjian situoval město do pařížského podzemí. Postmoderna přišla s pokorným návratem k tradici, k Sittemu a mnoha dalším.

Někdy přílišná přímočarost moderny vedla k deprivujícím a motivicky chudým městům. Robert Venturi psal přímo o „nepřímocharé architektuře“, ale daleko důležitější jsou změny měřítek měst a hlavně modernisty požadovaná souvislost mezi vnitřkem a vnějškem: „Kontrast mezi vnitřkem a vnějškem může ve velkém manifestovat kontradikci v architektuře. Avšak jeden z největších ortodoxních požadavků 20. století byla nutnost kontinuity mezi nimi: interiér měl být vyjádřen exteriérem. Ale to ve skutečnosti nebylo nic nového – pouze naše prostředky byly nové.“¹⁶¹

Otázku, proč postmoderní město bylo v Jencksově a nakonec i Venturiho pojetí interpretováno v lingvistických či spíše sémiotických termínech souvisí nejen s dobovým diskursem (čelný představitel tartuské školy Jurij Lotman či v Čechách Daniela Hodrová), ale rovněž s charakterem postmoderních měst, kam se nejen vracely městotvorné prvky jako ulice a náměstí, ale také se z řady historických budov stávala kulisy: „Všimněte si jen postmoderního *facelifting* našich velkoměst ve spolkové republice, zejména jejich nákupních zón. Zde nepochybně dochází k úžasné estetizaci – takové, která roztáčí konzum. Jenže na konci, po všem vkusném vzrušení a vydařené inscenaci, vzniká opět jen jednotvárnost.“¹⁶²

Podobně jako postmoderna či hnutí jako *New Urbanism* či *New Pedestrian* změnila podobu měst elektronika. Věk telematiky však nezmění města natolik, že

bychom si už dnes neuměli představit jejich blízkou budoucnost, jak o tom píše například William J. Mitchell v knize *e-topia*: „Vzorce osídlení a společenského uspořádání mají (...) dlouhou historii a jsou neobyčejně odolné vůči tlakům na změnu, a to i těm nejsilnějším: zpravidla se mění jen pomalu, chaoticky, nepravidelně a nedokonale, a lidská přirozenost se už vůbec těžko změní. Takže z konkurenčního boje, který právě začíná, nevzejde žádný okouzlující, okamžitý, všeobecný Úžasný Zítřkov; v rámci nové konfigurace světového systému bude existovat řada místních specializací, protikladů, skluzů a zvláštností. Globální síly se budou podrážděně potýkat s lokálním odporem. Svobodný rozmach některých míst na světě bude vykoupen poklesem investic jinde. Topografické a klimatické odlišnosti stejně jako rozdíly v místních zdrojích budou dozajista i nadále hrát významnou roli. Dlouhodobá historická omezení budou stát v cestě nevídaným technologickým příležitostem. Technologický rozvoj bude ovlivňovat společenské a politické zájmy, ekonomické strategie i kulturní hodnoty a sám bude jimi ovlivňován. Tento vývoj, který se bude odehrávat složitými a mnohdy překvapivými způsoby, bude mít za následek bohaté rozrůznění míst a městských částí. Elektronické propojení světa sice uvolní pevné místní vazby, ale nepovede k žádnému extrému. Neudělá z nás vykořeněné nomády, závislé na přenosném počítači a mobilu. Nic takového.“¹⁶³

Peter Hall hovoří v knize *Cities of Tomorrow* pro období 1990– 2000 o *infocities*, ale na druhé straně i o *informationless ghettos*. Osmdesátá léta nazývá jako „antiurbanistická: antistrategická, oportunistická, zaměřená na regeneraci.“¹⁶⁴ Pozdější desetiletí nepřineslo v tomto směru mnoho nového, takže přelom 20. a 21. století se vyznačuje obdobnými rysy. Jenže tyto a další otázky leží mimo časový a tematický rámec této práce. Jak ukazuje například vlivná kniha Mika Davise *City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles*, obraz budoucnosti měst se zatemnil symptomy

ekologických katastrof, terorismu, vzrůstající sociální nerovnosti a dysfunkce městského života obecně.

Otevřený závěr: chronotop měst

Jaký je tedy kulturní čas sledovaných (velko)měst v 19. a 20. století? Na synchronní ose 19. století jsme viděli rozdílné integrační procesy. Paříž, která působila paradigmaticky na ostatní evropská velkoměsta, byla urbanisticky nevyváženým útvarem, kde ambiciózně budovanému centru v duchu absolutistických tradic novověké Francie neodpovídala slabě koncipovaná periférie. Teprve s koncem haussmannovské éry dochází ke scelování města, respektive k vyrovnaní funkční nevyváženosti. Podobně jako v případě Paříže i přestavba Vídně byla motivovaná snahou předejít šoku z revolučního roku 1848 a zároveň (paradoxně) saturovat naděje a aspirace jeho protagonistů, ale byť byla modernizace rakouské metropole zároveň nástrojem panovnického absolutismu, jako tomu bylo v Paříži za Napoleona III., přesto v případě Vídně bylo dosaženo urbanisticky vyváženějšího výsledku. Haussmannizace Paříže byla přece jen voluntarističtější a svévolnější, protože ambicióznějším urbanistickým gestem než budování Ringstrasse, kterou můžeme chápat také jako prostorový výraz postupné konstitucionalizace. Cíl cesty k Velkému Berlínu se oproti sjednocování Paříže a Vídně ukázal být nenaplnitelný, protože pruské či později německé hlavní město se ukázalo být málo imunní vůči nerealistickým vizím svých plánovačů a síť zástavby nedosáhla hranice definovaného území. Londýn s liberálním trhem půdy měl oproti shora zmíněným městům vyšší podíl individuálního bydlení a vyšší životní standard v této oblasti. Pokud hodnotíme Londýn optikou pramenů, jakým je *The Growth of Cities in the Nineteenth Century: A Study in Statistics* od Adny Ferrina Webera, pak vidíme, že ba rozdíl od Paříže nejsou jeho protiklady promítnuty do prostorové skladby města, ale do různé míry městského komfortu té doby.

Na diachronní ose vidíme několik odlišností měst 20. století od měst 19. století. Za prvé je to okolnost, že motorem změn nejsou národní reprezentace jako v 19. století, ale ekonomické zájmy. Za druhé se změnil poměr venkova k městu ve prospěch města, přičemž venkov přestal hrát roli výživového zázemí. Za třetí, že jednotkou osídlení již není město jako v 19. století, ale sídelní aglomerace. Za čtvrté v celosvětovém měřítku demografický trend vyrovnává poměr venkovského a městského obyvatelstva ve prospěch městského.

I ve 20. století platily pro všechna čtyři sledovaná města rozdíly ve formování sídelní struktury. Jak již bylo řečeno, Paříž si udržela vysokou urbánní dynamiku i v tomto století, výraznou změnou oproti 19. století bylo, že iniciátory nových zastavovacích prostor byl jak stát, tak městská reprezentace. Svého vrcholu dostoupila sídelní dynamika francouzské metropole v 60. letech minulého století. Formování Vídně v tomto století poznamenala zkušenost tzv. Rudé Vídně s převahou sociálně motivovaného bydlení, které ukončilo až vytvoření stavovského státu ve 30. letech a o třicet let později byla vídeňská metropole průkopníkem ve vytváření pěších zón. Berlín zůstal zejména v první polovině tohoto století „federací“ příliš autonomních čtvrtí, jež měly difúzně odstředivou funkci v rámci konceptu *Gross-Berlin*. Podobnou odstředivost můžeme pozorovat i v Londýně, navíc k ustavení Velkého Londýna došlo až v roce 1965.

Zdá se, že města 19. se potýkala zejména s destruktivními účinky průmyslu, s tím, čemu Hunt říká Nový Hádes a urbanisticky architektonickou tradici nechápe jako retardující, ale naopak z ní čerpá opulentním způsobem. Co jiného je *Städtebau* Camilla Sitteho než návrat ke klasickým kompozicím měst? 20. století naopak při tvorbě měst podcenilo negativní odkaz industriálního 19. století a nadhodnotilo svou inovační sílu.

Pro 19. století se ukázala být podstatným rysem industriální urbanizace a během výkladu se tedy ozřejmila notoricky známá skutečnost, že počátky této urbanizace byly úzce spjaty s industrializací. Postindustriální urbanizace, jejíž počátky můžeme klást na počátek 20. století, však souvisela s terciarizací. Na příkladu různých podob utváření sledovaných měst v 19. a 20. století je možno vidět různé formy prostorové logiky, pojmu, s nímž operuje urbánní geografie. Prostorovou logiku můžeme na jedné straně synonymizovat s pojmem urbanistická strategie, na druhé straně má druhý pojem širší významový rozsah. Tato práce ukázala, nakolik je nemožné vytvořit model utváření měst v té míře obecnosti, s níž pracují a pracovali urbánní geografové. Ale ani to není tak docela pravda, pokud pokládáme *City Phila* Hubbarda ze reprezentativní literaturu urbánní geografie. Respektive této obecnosti by bylo možno dosáhnout za cenu drastického zjednodušení interpretace složitých historických procesů. Historiografii na jedné straně nelze provozovat alespoň bez nutného stupně konceptualizace, pokud se autor nemá utopit ve zničující bezbřehosti historické empirii, na druhé straně přílišná interpretativnost se může zcela minout s historickou realitou.

Srovnáním (pouze v náčrtu), v některých případech připomenutím teoretické reflexe vytváření měst s jejich formováním, scelováním ve skutečné velkoměstské aglomerace bylo dosaženo významově optického efektu, který by měl být rozveden a hlavně prohlouben v rozsáhlejší podobě, totiž v podobě účinku vzájemného ovlivnění konceptu (urbanistické teorie) a jeho provedení (historických procesů zmíněných měst). Tento vztah konceptu a jeho provedení nemohl být traktován v míře, jakou by si zasloužil, protože by to znamenalo podstatně rozšířit pramennou základnu (stávající byly právě privilegované i méně uznávané texty urbanistické teorie) o stavební dokumentaci měst, případně o stavební zákonodárství 19. s 20. století. Tato další dimenze by sice obohatila práci o další rovinu, muselo však od ní být opuštěno. Je třeba

se však v rámci shrnutí výsledků této práce zastavit právě nad vztahem konceptu a jeho provedení.

Čím je urbanistický projekt či urbanistická teorie ve vztahu k uskutečněnému městu? Jde o podobnou korespondenci, jakou je předloha partitury a provedené skladby? Jsou projekt a realizace spojeny úzkou vazbou, nebo je mezi nimi tak volný vztah, že by to druhé mohlo klidně vzniknout bez prvního?

Na příkladu Sitteho Städtebau je patrné, že vztah mezi urbanismem jako teorií a realitou je složitý. Paradoxně se Sitteho zásady, jak už bylo řečeno, mohly projevit až na podobě měst v 70. a 80. let 20. století. Přesto byla Sitteho teorie v posledním desetiletí 19. století velmi vlivná. Pro tvorbu měst konce 19. století nebyly důležité ani tak Sitteho kompoziční zásady řešící vztah mezi budovami, náměstími a pomníky, jako spíše úkol, jak sladit prostorovou logiku měst s novými formami průmyslové produkce, jak řídit sídelní dynamiku tak, aby vyhověla demografickým amplitudám vzruchu a depopulačnímu poklesu.

Jan Turnovský v knize *Poetika zedního výstupku* zavádí dichotomii koncept versus empirie ve vztahu k rané Wittgensteinově filozofii reprezentované raným dílem *Tractatus logico-philosophicus*, tomu odpovídá koncept, a ve vztahu k pozdním *Filozofickým zkoumáním*, jimž odpovídá empirie. Celý problém ztělesněný v Turnovského knize výstupkem (či výčnělkem) v místnosti vídeňského domu v Kundmannngasse 19, který navrhl Ludwig Wittgenstein pro svou sestru Margarethe Stonborough, spočívá v nutné kolizi mezi abstraktním konceptem a vzpurnou matérií, závislou vždy na technologických, ekonomických, demografických, politických a sociálních danostech. Nebo jak to jinak vyjádřil Jan Turnovský: „V každé stavbě, v každém jednotlivém architektonickém díle, při každém procesu projektování existuje volní činitel konceptu a rezistenční činitel empirického materiálu.“¹⁶⁵ Je-li vztah mezi

konceptem a empirií konstitutivní pro poměr mezi představou o městech, urbanistické teorie lze zařadit do dějin mentalit, a jejich skutečnou podobou, pak je zde na místě metodické rozpětí mezi urbánní sociologií a geografii a urbánní historiografií. Jestliže je ponořena práce historika příliš ponořená v empirii, chybí jí teoretická a konceptuální půda pod nohama, pak se vytrácí napětí koncept – empirie, tenze, která je nutnou podmínkou toho, aby urbanismus byl urbanismem a historiografie historiografií. V této práci jsem se snažil o rovnováhu mezi teoretickou konstrukcí textu a takovým množstvím co nejeuspořádanějšího materiálu, aby přišla ke slovu i empirie.

Chronotop měst 19. a 20. století ukázal nejen rozmanitost urbanistických strategií, ale také některé jejich shodné rysy. Zvolená metoda jistě trpí jistou disproporcí ospravedlnitelnou tím, že 19. století je uzavřenější kapitolou než minulé století. Pro 19. století jsem zvolil synchronní metodu komparace, kdežto 20. století jsem komparoval spíše diachronně s 19. stoletím. Exkurs o modernizaci a industrializaci mohl být jistě obsažnější, ale to by možná jen posílilo dojem příliš volného pouta této jedné ze tří digresí k hlavnímu tématu práce. Oba exkursy ke kanalizaci a osvětlení však nikdy nemohou být naddimenzované vzhledem k pronikavosti vlivu obou těchto technologických součástí měst na jejich proměnu. Nakolik se podařilo sestavit chronotop srovnávaných měst 19. a 20. století se ukáže až v případné možnosti, s níž by bylo možné navázat dalším zkoumáním urbanistických strategií těchto i dalších měst v tomto i v těch dalších historických obdobích.

Poznámky:

1. Termín megalopole (v češtině obvyklejší megapole) zavedl do literatury Jean Gottmann v knize *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, New York 1961
2. *Aristotelis Politica*, (ed. W. D. Ross), Oxford 1957, 1253a19, citace bez jemných a ostrých přídechů a některých liter jako iota subscriptum, neboť to neumožňují dostupné fonty v počítači.
3. Jan Assmann, *Egypt ve světle teorie kultury*, Praha 1998, s. 7
4. Jiří Pešek, *Od aglomerace k velkoměstu*, Praha 1999, s. 15
5. Stať Manuela Castellse *Space of Flows, Space of Places: Materials for a Theory of Urbanism in the Information Age* je obsažena ve sborníku *Comparative Planning Cultures* (ed. Bishwapriya Sanyal), New York 2005, s. 45–63
6. Tato komentovaná bibliografie, členěná tematicky podle zemí, měst a urbanistů, obsahuje i cennou Sutcliffovu úvodní stať, s. 1–10
7. Jako jeden z mnoha dokladů literárního impresionismu vztahujících se k dobovému vnímání města je možno uvést dialog Miloše Martena *Nad městem*, in: Miloš Marten, *Imprese a řád*, Praha 1983, s. 97–118
8. Wolfgang Welsch, *Naše postmoderní moderna*, Praha 1994, s. 28
9. Charles Mulford Robinson, *Modern Civic Art: The City made beautiful*, New York and London 1904, s. 15
10. Adna Ferrin Weber, *The Growth of Cities in the Nineteenth Century: A Study in Statistics*, New York 1899, *passim*
11. Lewis Mumford, *The Natural History of Urbanization*, Chicago 1956, s. 26

12. Paul M. Hohenberg – Lynn Hollen Lees, *The Making of Urban Europe 1000–1950*, Cambridge, Mass. – London 1985, s. 248
13. Pešek, op. cit., s. 28–32
14. Peter Alter, Einleitung, in: *Im Banne der Metropolen*, Göttingen – Zürich 1993, s. 11
15. James Joll, Die Großstadt – Symbol des Fortschritts oder der Dekadenz?, in: *Im Banne der Metropolen*, s. 23
16. Anthony Sutcliffe, *Towards the Planned City*, Oxford 1981, s. 1
17. Eric Lampard, The Urbanizing World, in: *The Victorian City: Images and Realities* (eds. H. J. Dyos and Michael Wolff), volume 1, London 1973, s. 4
18. Hohenberg – Lees, op. cit., kapitola Industrialization and the Cities, s. 179
19. Ibid. , s. 186
20. Adna Ferrin Weber, *The Growth of Cities in the Nineteenth Century: A Study in Statistics*, New York 1899
21. fulltextová verze: John, Ruskin, *Essays On Political Economy*, in: <http://ourcivilisation.com/smartboard/shop/ruskinj/economy/index.htm>
22. Lampard, op. cit, s. 10
23. Lampard (op. cit.) cituje ze studie Émila Levasseura. Většina údajů v této kapitole pochází z Lampardovy práce.
24. James H. Johnson, *Urban Geography*, London 1969, s. 14
25. Andrew Lees, *Cities Percieved. Urban Society in European and American Thought, 1820– 1940*, Manchester 1985, s. 1
26. Anthony Sutcliffe, *Towards the Planned City*, kapitola France. The Reluctant Planner, s. 127

27. Jiří Pešek, Od aglomerace k velkoměstu, podkapitola Exkurs: Haussmannova Paříž jako obecně uznávaný příklad modernizace velkoměsta. Pešek zde cituje z práce Davida H. Pinkneyho Napoleon III. and the Rebuilding of Paris, Princeton 1958.
28. Hans Bobek – Elisabeth Lichtenberger, Wien: bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, Köln – Wien 1966, s. 47. Mnoho údajů pro Vídeň tohoto období jsem čerpal z: Peter Müller, Ringstrassengesellschaft, Wien 1984
29. Sutcliffe, op. cit., kapitola Germany. From Town Extensions to Comprehensive Urban Planning, s. 9
30. Sutcliffe, op. cit., Introduction, s. 3
31. Cyril Buffet, Berlín, s. 155–156
32. Sutcliffe, op. cit., kapitola Britain. Public Health, Suburbanization and the Example of Germany, s. 48
33. William Alexander Robson, The Government and Misgovernment of London, London 1948, s. 165, fulltextová verze: <http://www.questia.com/library/book/the-government-and-misgovernment-of-london-by-william-a-robson.jsp>
34. Luďa Klusáková, Evropská města na prahu kapitalismu, Praha 1986, s. 43–44
35. Ibid., s. 45
36. Peter Hall, Cities of Tomorrow, Oxford 2003, s. 222
37. Architektur wie sie im Buche steht. Fiktive Bauten und Städte in der Literatur, (herausgegeben von Winfried Nerdinger), München 2007, s. 517
38. Jiří Hrůza, Vývoj urbanismu, 2. díl, Praha 1999, s. 238

39. Bernard Miller, Ildefonso Cerdà: An Introduction, in: Architectural Association Quaterly, 9, 1978, s. 12–13
40. ibid., s. 20
41. Camillo Sitte, Stavba měst podle uměleckých zásad, Praha 1995, s. 102
42. Ibid., s. 83
43. Sutcliffe, op. cit., kapitola Planning as an International Movement, s. 170
44. Hanno-Walter Kruft, Geschichte der Architekturtheorie, München 1986, kapitola Deutschland im 19. Jahrhundert, s. 365. K Sitteho dílu viz i užitečná monografie Georga Collinse a Christiane Collinsové z roku 1965 Camillo Sitte and the Birth of Modern City Planning, která se jako první studie zabývá vlivem Sitteho knihy na pozdější chápání urbanismu.
45. Otto Wagner, Die Baukunst unserer Zeit, Wien 1914, s. 41
46. Hrůza, op. cit., s. 251
47. The Rise and Fall of Great Cities. Aspects of Urbanization in the Western World (ed. Richard Lawton), London and New York 1992, s. 8, údaje převzaty z: Chandler, T – Fox, G., Data sheets, 1974, s. 231
48. ibid., s. 156
49. Tristram Hunt, Building Jerusalem. The Rise and Fall of the Victorian City, London 2004, s. 285
50. Joseph Rykwert, The Seduction of Place. The History and Future of the City, Oxford 2000, s. 156
51. Hunt, op. cit., kapitola Medieval Manifesto, s. 68
52. Rykwert, op.cit., s. 63
53. ibid., s. 282
54. Rykwert, 1890–1920, in: Sloup. Váza. Obelisk, Praha 2005, s. 107–108

55. Viktor Šklovskij, *Próza (Úvahy a rozbor)*, Praha 1978, s. 296
56. Hunt, op. cit., s. 236
57. ibid., s. 263
58. Lewis Mumford, *The City in History. Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*, New York 1961, s. 458
59. Hunt, op. cit., s. 45
60. ibid., s. 47
61. ibid., s. 86
62. ibid., s. 152
63. ibid., s. 86
64. ibid., s. 129
65. John Summerson, *The Classical Language of Architecture*, London, 2006, s. 95
66. Hans-Joachim Schoeps, *Dějiny Pruska*, přeložili Šárka Stellnerová a František Stellner, Praha 2004, s. 148
67. Summerson, op. cit., s. 117
68. Hunt, op. cit., s. 325
69. Humphrey Carver, *Cities in the Suburbs*, Toronto 1962, s. 17
70. Ebenezer Howard, *Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform*, London 1898, s. 7
71. Asa Briggs, *Victorian Cities*, Harmondsworth 1968, s. 13
72. Christine Boyer, *The City of Collective Memory*, kapitola *City Images and Representational Forms*, s. 41
73. Johnson, op. cit., s. 124
74. Pavel Hnilička, *Sídelní kaše*, kapitola *Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*, Brno 2005, s. 98

75. Carl E. Schorske, Vídeň na přelomu století, přeložil Jiří Svoboda, Brno 2000, s. 137
76. ibid. s. 139
77. Wolfgang Welsch, Naše postmoderní moderna, přeložili Ivan Ozarčuk a Miroslav Petříček, Praha 1994, s. 14–15. V souvislosti s úzkým propojením moderny a novověku dochází Wolfgang Welsch ke svému konceptu transverzálního rozumu, jenž přechází od jedné konfigurace racionality ke druhé a zároveň artikuluje rozlišení, aniž by dospíval k totálním syntézám.
78. Romano Guardini, Konec novověku, přeložil Otakar Veselý, Praha 1992, s. 42
79. Ulrich Beck, Vynalézání politiky. K teorii reflexivní modernizace, přeložil Břetislav Horyna, Praha 2007, s. 41 – 43
80. Arnold Gehlen, Duch ve světě techniky, přeložil Miloslav Žilina, Praha 1972, s. 28
81. ibid., s. 29
82. ibid. s. 29
83. ibid. s. 31
84. ibid. s. 37
85. David Levy, Politický řád: filozofická antropologie, modernita a ideologická výzva, přeložily Libuše Měkutová a Jana Ogrocká, Praha 1993, s. 130
86. Eric Voegelin, Nová věda o politice, přeložili Tomáš Suchomel a Ivo Lukáš, Brno 2000, s. 142
87. ibid., s. 156
88. Ernest Gellner, Podmínky svobody. Občanská společnost a její rivalové, přeložili Jan Richter a Eva Musilová, Brno 1997, s. 180

89. Thomas Nipperdey, Probleme der Modernisierung in Deutschland, in: Nachdenken über die deutsche Geschichte, München 1986, s. 44
90. ibid., s. 47
91. ibid., s. 47
92. Massimo Livi Bacci, Populace v evropské historii, přeložil Tomáš Tatranský, Praha 2003, s. 40
93. Zdeněk Jindra, Základní pojmy a diskutované problémy, s. 9, in: Ivan Jakubec – Zdeněk Jindra, Dějiny hospodářství českých zemí, Praha 2006
94. Karl Polanyi, Velká transformace, přeložil Jiří Svoboda, Brno 2006, s. 9
95. ibid. s. 76–77
96. ibid., s. 39
97. Leonardo Benevolo, Die sozialen Ursprünge des modernen Städtebaus, Gütersloh 1971, s. 249
98. Gareth Shaw, Industrialization, Urban Growth and the City Economy, in: The Rise and Fall of Great Cities. Aspects of Urbanization in the Western World (ed. Richard Lawton), London and New York 1992, s. 67–68
99. Mark Girouard, The English Town, New Haven and London 1990
100. Údaje o změně uliční struktury jednotlivých britských měst v tomto období převzaty z knihy Marka Girouarda The English Town.
101. Benjamin Ward Richardson, Hygeia. A City of Health, London 1876, s. 7
102. Alain Corbin, Narcis a miazma. Pach a společenské představy 18. a 19. století, přeložila Lenka Kolářová, Praha 2004, s. 89
103. Ibid., s. 115–116
104. Ann-Louise Shapiro, Housing the Poor of Paris 1850–1902, Madison 1985, s. 3

105. Franz Maria Feldhaus, *Die Technik der Vorzeit, der geschichtlichen Zeit und der Naturvölker*, München 1914, s. 967
106. Osobou Chadwick se zabývá „náš“ Benjamin Ward Richardson ve svém dvousvazkovém objemném díle *The Health of Nations: A Review of the Works of Edwin Chadwick*, 2 vols., London 1889, jež mi bylo nesmírně cenným pramenem informací.
107. Donald Reid, *Paris Sewers and Sewersmen. Realities and Representations*, Cambridge (Mass.) – London 1993, s. 3
108. Ibid., s. 3
109. Ibid. s. 28
110. Op. cit. Daniela Reida, který cituje z *Mémoires du Baron Haussmann*, Paris 1893, s. 351–352 třetího svazku.
111. Michel, Carmona, *Haussmann. His Life and Times, and the Making of Modern Paris*, Chicago 2002, s. 303–304
112. Jaroslav Jásek, *William Heerlein Lindley a pražská kanalizace*, Praha 2006, s. 12
113. Tyto dva a několik dalších údajů jsem čerpal z Jáskovy knihy, kde je uvedena i další literatura k tématu.
114. Daniel Reid, op. cit., s. 30
115. Jásek tyto údaje cituje z diplomové práce Marcela Košického *Vývoj pražské kanalizace v 19. a 20. Století*, obhájené v roce 2000 na Ústavu českých dějin Filozofické fakulty Karlovy univerzity.
116. Tyto a další údaje jsou uvedeny in: Glück, Alexander – La Speranza, Marcello – Ryborz, Peter, *Unter Wien. Auf den Spuren des Dritten Mannes durch Kanäle, Gräfte und Kasematten*, Berlin 1996
117. Adolf Loos, *Řeči do prázdna*, přeložil Bohumil Markalous, Kutná Hora 2001, s. 21

118. Richardson, op. cit., s. 27–28
119. Donald Olsen, *The Growth of Victorian London*, London 1976, 5. kapitola *The Villa and the New Suburb*, s. 187
120. Vaclav Smil, *Creating the Twentieth Century*, 2005, s. 34
121. Michael, Faraday, *Experimental Researches in Elektricity*, London 1855
122. Jill Jonnesová, *Říše světla. Edison, Tesla, Westinghouse a závod o elektrifikaci světa*, přeložil Vladislav Malát, Praha 2009, s. 53–54
123. Vaclav Smil, op. cit., s. 34
124. Donald Olsen, op. cit., 7. kapitola *Grand Lines of Communications*, s. 296
125. Jill Jonnes, *Empires of Light. Edison, Tesla, Westinghouse and the Race to Electrify the World*, New York 2004
126. William Matthews, *Historical sketch of the origin, progress, & present state of gas-lighting*, London 1827, s. VI, předmluva
127. op. cit., s. VI
128. op. cit., s. XI
129. op. cit., s. 12
130. op. cit., s. 14
131. op. cit., s. 22
132. op. cit., s. 22
133. op. cit., s. 23
134. op. cit., s. 26–27
135. *Transactions of the Society of Arts*, vol. XXVI., p. 202, in: William Matthews, *Historical sketch of the origin, progress, & present state of gas-lighting*, London 1827, s. 52

136. The Culture of Energy, Cambridge 2002, předmluva Mogens Rüdiger, s. 37
137. Davide del Curto – Angelo Landi, Gas Light in Italy between 1700 and 1800: A History of Lighting, in: The Culture of Energy, Cambridge 2002
138. Smil, op. cit., s. 40
139. Ibid., s. 37
140. Ibid., s. 40–41
141. Andrew Lees – Lynn Hollen Lees, Cities and the Making of Europe, 1750–1914, Cambridge 2007, s. 287
142. František Honzák – Marek Pečenka, Státy a jejich představitelé, Praha 1998
143. Sutcliffe, op. cit., s. 162. s. VII–VIII
144. Gerhard Melinz, Coping with Social and Economic Crisis: the Viennese Experience, 1929–1933, in: The City in Central Europe, Aldershot 1999, s. 199
145. Sutcliffe, op. cit., s. 45
146. Pešek, op. cit., s. 95
147. Údaje jsem čerpal ze stati Martina J. Dauntona Vorstadt, Gesellschaft und der Staat: London in den zwanziger Jahren, in: Im Banne der Metropolen, Göttingen – Zürich, s. 91
148. David Harvey, Social Justice and the City, London 1973
149. Sutcliffe, op. cit., kapitola Planning as an International Movement, s. 164–201
150. Kruft, op. cit., kapitola Mitteleuropa: Von der Jahrhundertwende bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs, s. 419

151. Prohlášení z La Sarraz (1928), in: Jiří Hruza, Charty moderního urbanismu, Praha 2002, s. 38
152. Athénská charta CIAM (1933), in: ibid., s. 46–48
153. Torremolinská charta (1983), in: ibid., s. 54–55
154. Nová Athénská charta (1998), in: ibid., s. 72
155. Ibid., 74
156. Werner Durth, Deutsche Architekten. Biografische Verflechtungen 1900–1970, München 1992, s. 47
157. Jedná se o kapitolu Postmoderne für alle: Die postmoderne Architektur, kterou nezařadila Jolana Poláková do svého výběru Naše postmoderní moderna od Wolfganga Welsche.
158. Charles Jencks, The Language of Post-Modern Architecture, London 1977, s. 9
159. Boyer, op. cit., kapitola The Place of History and Memory in the Contemporary City, s. 4
160. Ibid., s. 21
161. Robert Venturi, Complexity and Contradiction in Architecture, New York 1977, kapitola The Inside and the Outside, s. 70
162. Wolfgang Welsch, Estetické myslenie, přeložil Ladislav Kiczko, Bratislava 1993, s. 12
163. William J. Mitchell, e-topia: život ve městě trochu jinak, přeložila Jana Tichá, Praha 2004, kapitola Domy a městské čtvrti, s. 73–74
164. Peter Hall, Cities of Tomorrow, kapitola The City of the Tarnished Belle Époque, s. 405
165. Jan Turnovský, Poetika zedního výstupku, Praha 2004, s. 12

Prameny:

Abercrombie, Patrick, The Preservation of Rural England, London 1926

Barnett, Henrietta, The Making of the Home. A reading-book of domestic economy for school and home use, London 1885

Baumeister, Reinhard, Stadt-Erweiterungen: in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung, Berlin 1876

Booth, Charles, Life and Labour of the People in London, vol. 1, London 1902

Castells, Manuel, City, Class and Power. London – New York 1978

Geddes, Patrick, Cities in Evolution, New York 1915

Howard, Ebenezer, To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform, London 1898

Jencks, Charles, The Language of Post-modern Architecture, London 1977

Moody, Walter D., What of the City? Chicago 1919

Olmsted, Frederick Law, Public Parks and the Enlargement of Towns, 1870

Osborn, Frederic J., Green-Belt Cities, London 1946

Park, Robert E., The City: Suggestions for the Study of Human Nature in the Urban Environment, Chicago 1925

Rezek, Petr, Architektonika a protoarchitektura, Praha 2009

Richardson, Benjamin Ward, The Health of Nations: A Review of the Works of Edwin Chadwick, 2 vols., London 1889

Richardson, Benjamin Ward, Hygeia. A City of Health, London 1876

Robinson, Charles Mulford, Modern Civic Art: The City made beautiful, New York and London 1904

Camillo Sitte, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Basel 2002 (Reprint der 4. Aufl. Von 1909)

Sitte, Camillo, Stavba měst podle uměleckých zásad, Praha 1995

Soria y Mata, Arturo, The Linear City. Translated by Marcos Diaz Gonzales, 1996

Stübben, Joseph, Die Bedeutung der Bauordnungen und Stadtbauplänen für das Wohnungswesen, Frankfurt am Main 1902

Turnovský, Jan, Die Poetik eines Mauervorsprungs, Wien 1997, česky Poetika zedního výstupku, přeložil Evžen Turnovský, Praha 2004

Unwin, Raymond, Town Planning in Practice: An Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs, London 1909

Venturi, Robert, Complexity and Contradiction in Architecture, New York 1977

Veselý, Dalibor, Architektura ve věku rozdělené reprezentace. Problém tvořivosti ve stínu produkce, přeložil Petr Kratochvíl, Praha 2008

Wagner, Otto, Die Baukunst unserer Zeit, Wien 1914

Webber, Melvin, The Urban Place and the Non-Place Urban Realm, Pennsylvania 1964

Weber, Adna Ferrin, The Growth of Cities in the Nineteenth Century: A Study in Statistics, New York 1899

Pramen ke kapitole Lux ex machina:

Faraday, Michael, Experimental Researches in Electricity, London 1855, in: http://books.google.cz/books?id=Q7sKAAAIAAJ&dq=michael+faraday+experimental+Researches+in+electricity&printsec=frontcover&source=bl&ots=bl4Aku2eBf&sig=c9Grvfl6i1QOYw0opLBkdjgNVy8&hl=cs&ei=fFE-SrSAOIqPsAaKrJWQAQ&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=1

Matthews, William, Historical sketch of the origin, progress, & present state of gas-lighting, London 1827, in: http://books.google.cz/books?id=_iFKCeZRQfEC&dq=Matthews,+William,+Historical+sketch+of+the+origin

Murdock, Alexander, Light Without a Wick: A Century of Gas-Lighting, 1792–1892, Glasgow 1892

Bibliografické souhrny:

Engeli, Christian – Matzerath, Horst, Moderne Stadtgeschichtsforschung in Europa, USA und Japan. Ein Handbuch, Stuttgart – Berlin – Köln – Mainz 1989

Sutcliffe, Anthony, The History of Urban and Regional Planning, an annotated bibliography, London 1981

Literatura:

- Anders, Gerd, Stadt der Öffentlichkeit. Zum Stadtbau, Frankfurt am Main 1998
- Architektur wie sie im Buche steht. Fiktive Bauten und Städte in der Literatur, (herausgegeben von Winfried Nerdinger), München 2007
- Assmann, Jan, Egypt ve světle teorie kultury, přeložila Lydie Cejpová, Praha 1998
- Bacci, Massimo Livi, Populace v evropské historii, přeložil Tomáš Tatranský, Praha 2003
- Bauman, Zygmunt, Tekutá modernita, přeložil Blumfeld s. m., Praha 2002
- Benevolo, Leonardo, Die sozialen Ursprünge des modernen Städtebaus, Gütersloh 1971
- Beck, Ulrich, Vynalézání politiky. K teorii reflexivní modernizace, přeložil Břetislav Horyna, Praha 2007
- Benjamin, Walter, Paříž, hlavní město devatenáctého století, in: Dílo a jeho zdroj, přeložil Jaroslav Střítecký, Praha 1979
- Betjeman, John, A Pictorial History of English Architecture, London 1972
- Bobek, Hans – Lichtenberger, Elisabeth, Wien: bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, Köln – Wien 1966
- Bowers, Brian, Lengthening the day : a history of lighting technology, Oxford 1998
- Boyer, Christine M. The City of Collective Memory. Its Historical Imagery and Architectural Entertainments, Cambridge (Mass.) – London 1996
- Briesen, Detlev, Berlin – die überschätzte Metropole über das System deutscher Hauptstädte von 1850 bis 1940, Köln 1990
- Briggs, Asa, Victorian Cities, Harmondsworth 1968
- Buffet, Cyril, Berlín, Praha 1999
- Butschek, Felix, Industrialisierung. Ursachen, Verkauf, Konsequenzen, Wien – Köln – Weimar 2006

Calthorpe, Peter – Fulton, William, *The Regional City. Planning for the End of Sprawl*, Washington – Covelo – London 2001

Carmona, Michel, *Haussmann. His Life and Times, and the Making of Modern Paris*, Chicago 2002

The City in Central Europe. Culture and Society from 1800 to the Present(eds. Malcolm Gee, Tim Kirk and Jill Steward), London 1999

Coleman, William, *Death is a social disease. Public health and political economy in early industrial France*, Madison 1982

Comparative Planning Cultures (ed. Bishwapriya Sanyal), New York – London 2005

Carver, Humphrey, *Cities in the Suburbs*, Toronto 1962

Corbin, Alain, *Narcis a miazma. Pach a společenské představy 18. a 19. století*, přeložila Lenka Kolářová, Praha 2004

Csendes, Peter, *Geschichte Wiens*, Wien 1981

The Culture of Energy, (ed. Mogens Rüdiger), Cambridge 2002

DiLaura, David L., *History of Light and Lighting*, New York 2006

Domosh, Mona, *Invented Cities. The Creation of Landscape in Nineteenth-Century New York and Boston*, New Haven – London 1996

Douglas, Mary, *Purity and Danger: An Analysis of the Concepts of Pollution and Taboo*, London 1984

Durth, Werner, *Deutsche Architekten. Biografische Verflechtungen 1900–1970*, München 1992

European Urbanization, Social Structure and Problems between the Eighteenth and Twentieth Century, edited by Desmond Mc Cabe, Leicester 1995

Feldhaus, Franz Maria, *Die Technik der Vorzeit, der geschichtlichen Zeit und der Naturvölker*, München 1914

Frampton, Kenneth, Moderní architektura. Kritické dějiny, přeložili Pavel Halík a Petr Kratochvíl, Praha 2004

Franch, John, Robber Baron. The Life of Charles Tyson Yerkes, New York 2008

Gehlen, Arnold, Duch ve světě techniky, přeložil Miloslav Žilina, Praha 1972

Gellner, Ernest, Podmínky svobody. Občanská společnost a její rivalové, přeložili Jan Richter a Eva Musilová, Brno 1997

Girouard, Mark, The English Town, New Haven and London 1990

The Global Cities Reader (ed. Neil Brenner and Roger Keil), London and New York 2006

Grübler, Arnulf, Industrialization as a Historical Phenomenon, Laxenburg 1995

Glück, Alexander – La Speranza, Marcello – Ryborz, Peter, Unter Wien. Auf den Spuren des Dritten Mannes durch Kanäle, Gräfte und Kasematten, Berlin 1996

Gottmann, Jean, Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States, New York 1961

Gottmann, Jean, Megalopolis Revisited: 25 Years Later, New York 1987

Griffiths, John Charles, Third man : the life and times of William Murdoch, 1754–1839, the inventor of gas lighting, London 1992

Guardini, Romano, Konec novověku, přeložil Otakar Veselý, Praha 1992

Haas, Felix, Architektura 20. století, Praha 1978

Hall, Peter, Cities of Tomorrow, Oxford 2003

Hall, Peter, London 2000, London 1969

Harvey, David, Social Justice and the City, London 1973

Heilbron, John, L. Electricity in the 17th and 18th Centuries, Berkeley 1979

Hibbert, Christopher, Londýn, Praha 1998

- Hilberseimer, Ludwig, *The Nature of Cities. Origin, Growth and Decline Pattern and Form Planning Problems* 1955
- Hnilička, Pavel, *Sídelní kaše. Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*, Brno 2005
- Hoffmann, Hans-Christoph, *Die Theaterbauten von Fellner und Helmer*, München 1966
- Hohenberg, Paul – Lees, Lynn Hollen, *The Making of Urban Europe 1000–1950*, Cambridge, Mass. and London 1985
- Horská, Pavla, *Zrod velkoměsta. Urbanizace českých zemí a Evropa*, Praha – Litomyšl 2002
- Hough, Michael, *Cities and Natural Process*, London and New York 1995
- Hrůza, Jiří, *Charty moderního urbanismu*, Praha 2002
- Hrůza, Jiří *Vývoj urbanismu, I. a II. díl*, Praha 1995 a 1999
- Hubbard, Phil, *City*, London – New York 2007
- Hunt, Charles, *History of the introduction of gas lighting*, London 1907
- Hunt, Tristram, *Building Jerusalem. The Rise and Fall of the Victorian City*, London 2004
- Im Banne der Metropolen. Berlin und London in den zwanziger Jahren*, (hrg. Peter Alter), Göttingen – Zürich 1993
- Israel, Paul, *Edison. A Life of Invention*, New York – Chichester – Weinheim – Brisbane – Singapore – Toronto 1998
- Jakubec, Ivan – Jindra, Zdeněk, *Dějiny hospodářství českých zemí*, Praha 2006
- Jásek, Jaroslav, *William Heerlein Lindley a pražská kanalizace*, Praha 2006
- Johnson, James, *Urban Geography. An Introductory Analysis*, London 1969
- Jonnesová, Jill, *Říše světla. Edison, Tesla, Westinghouse a závod o elektrifikaci světa*, přeložil Vladislav Malát, Praha 2009

- Jonnes, Jill , Empires of Light. Edison, Tesla, Westinghouse and the Race to Electrify the World, New York 2004
- Jonsson, Ulf – Persson, Christer – Söderberg, Johan, A stagnating metropolis: the economy and demography of Stockholm, 1750–1850, Cambridge 1991
- Keating, Michael, Comparative Urban Politics. Power and the City in the United States, Canada, Britain and France, Aldershot and Brookfield 1991
- Klusáková, Luďa, Evropská města na prahu kapitalismu, Praha 1986
- Kruft, Hanno-Walter, Geschichte der Architekturtheorie. Von der Antike bis zur Gegenwart, München 1986
- Large, David Clay, Berlin, London 2001
- Lee, James D., Light through the ages : the history of the progress of lighting since the earliest times, Philadelphia 1935
- Lees, Andrew – Lees, Hollen Lynn, Cities and the Making of Europe, 1750–1914, Cambridge 2007
- Lees, Andrew, Cities Percieved. Urban Society in European and American Thought, 1820– 1940, Manchester 1985
- Levy, David, Politický řád: filozofická antropologie, modernita a ideologická výzva, přeložily Libuše Měkutová a Jana Ogrocká, Praha 1993
- Loos, Adolf, Řeči do prázdna, přeložil Bohumil Markalous, Kutná Hora 2001
- Lynch, Kevin: The Image of the City, Cambridge (Mass.) The M.I.T. Press 1964
- Matzerath, Horst, Städtewachstum und innerstädtische Strukturveränderungen: Problemen des Urbanisierungsprozesses im 19. Und 20. Jahrhundert, Stuttgart 1998
- Metcalf, Priscilla, Victorian London, Cassell – London 1972
- Miller, Bernard, Ildefonso Cerdà: An Introduction, in: Architectural Association Quaterly, 9, 1978

- Mitchell, William J., e-topia: život ve městě trochu jinak, přeložila Jana Tichá, Praha 2004
- Die Modernisierung der Moderne (herausgeg. von Ulrich Beck und Wolfgang Bonß, Frankfurt am Main 2001
- Monzer, Ladislav, Osvětlení Prahy – proměny sedmi století, Praha 2003
- Monzer, Ladislav, Venkovní osvětlení architektury, Praha 1980
- Müller, Peter, Die Ringstraßengesellschaft, Wien 1984
- Mumford, Lewis, The City in History. Its Origins, Its Transformations and Its Prospects, New York 1961
- Mumford, Lewis, The Natural History of Urbanization, Chicago 1956
- Nairn, Alasdair, Engines That Move Markets : Technology Inventing from Railroads to the Internet and Beyond, New York, 2001
- Nipperdey, Thomas, Probleme der Modernisierung in Deutschland, in: Nachdenken über die deutsche Geschichte, München 1986
- Nye, David E., Technology Matters. Questions to live With, Cambridge, Massachusetts – London 2006
- O'Dea, William T. A short story of lighting, London 1958
- O'Dea, William T. , The social history of lighting, London 1958
- Olsen, Donald J., The Growth of Victorian London 1976
- Otter, Chris, The Victorian Eye. A Political History of Light and Vision in Britain, 1800–1900, Chicago 2008
- Pancaldi, Giuliano, Volta. Science and Culture in the Age of Enlightenment, Princeton 2005
- Passer, Harold C., The Electrical Manufacturers, 1875–1900, Oxford 1953
- Paulinyi, Ákos, Průmyslová revoluce. O původu moderní techniky, Praha 2002

- Pešek, Jiří, *Od aglomerace k velkoměstu: Praha a středoevropské metropole 1850–1920*, Praha 1999
- Pinkney, David, *Napoleon III and the Rebuilding of Paris*, Princeton 1958
- Plessner, Helmuth, *Die verspätete Nation. Über die politische Verführbarkeit bürgerlichen Geistes*, Frankfurt am Main 1982
- Polanyi, Karl, *Velká transformace*, přeložil Jiří Svoboda, Brno 2006
- Ragon, Michel, *Kde budeme žít zítra*, přeložila Věra Smetanová, Praha 1967
- Reid, Donald, *Paris Severs and Sewersmen. Realities and Representations*, Cambridge (Mass.) – London 1993
- Reissman, Leonard, *The Urban Process. Cities in Industrial Societies*, New York – London 1970
- The Rise and Fall of Great Cities. Aspects of Urbanization in the Western World* (ed. Richard Lawton), London and New York 1992
- Robson, William Alexander, *The Government and Misgovernment of London*, London 1948, fulltextová verze: <http://www.questia.com/library/book/the-government-and-misgovernment-of-london-by-william-a-robson.jsp>
- Rolt, L. T. C., *Victorian Engineering*, Harmondsworth 1974
- Rosenberg, Nathan – Birdzell, J. E., Jr., *How the West Grew Rich: The Economic Transformation of the Industrial World*, London 1986
- Rykwert, Joseph, *The Seduction of Place. The History and Future of the City*, Oxford 2000
- Saler, Michael, *The Avant-Garde in Interwar England: „Medieval Modernism“ and the London Underground*, Oxford 1999
- Shapiro, Ann-Louise, *Housing the Poor of Paris 1850–1902*, Madison 1985
- Sheppard, Francis, *London: a history*, Oxford 1998

- Short, John Rennie, Lidská sídla, Praha 1994
- Schivelbusch, Wolfgang, Disenchanted Night: The Industrialization of light in the Nineteenth Century, Berkeley 1988
- Schivelbusch, Wolfgang, Geschichte der Eisenbahnreise : Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München 1977
- Schivelbusch, Wolfgang, Licht, Schein und Wahn : Auftritte der elektrischen Beleuchtung im 20. Jahrhundert, Berlin 1992
- Schivelbusch, Wolfgang, Lichtblicke. Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19. Jahrhundert, München – Wien 1983
- Schoeps, Hans-Joachim, Dějiny Pruska, přeložili Šárka Stellnerová a František Stellner, Praha 2004
- Schöne, Günter, Die Entwicklung der Perspektivbühne von Serlio bis Galli-Bibiena nach den Perspektivbüchern, Leipzig 1933
- Schorske, E. Carl, Vídeň na přelomu století, přeložil Jiří Svoboda , Brno 2000
- Sieverts, Thomas, Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Stuttgart 1998
- Sloup. Váza. Obelisk (Tomáš Vlček ed.), Praha 2005
- Smil, Vaclav, Creating the Twentieth Century. Technological Innovations of 1867–1914, Oxford 2005
- Stadt und Öffentlichkeit in Ostmitteleuropa 1900–1939. Beiträge zur Entstehung moderner
- Stallybrass, Peter – Allon White: The Politics and Poetics of Transgression, London 1986
- Steiner, Alfred, Světlo a síla. Od louče k elektrickému osvětlování, Praha 1939
- Strohmeyer, Klaus, James Hobrecht und die Modernisierung der Stadt, Berlin 2000

- Summerson, John, *The Classical Language of Architecture*, London 2006
- Sutcliffe, Anthony, *Towards the Planned City. Germany, Britain, The United States and France 1780-1914*, Oxford 1981
- Sutton, Ian, *Western Architecture. A Survey from Ancient Greece to the Present*, London 1999
- Šklovskij, Viktor, *Próza (Úvahy a rozbor)*, přeložila Jiřina Zumrová, Praha 1978
- Urbanität zwischen Berlin, Charkiv, Tallinn und Triest (herausgeg. Andreas R. Hofmann und Veronika Wendland, Stuttgart 2002
- Thwing, Leroy Livingstone, *Flickering flames; a history of domestic lighting through the ages*, 1958
- Victorian City: Images and Realities* (eds. H. J. Dyos and Michael Wolff), volume 1, volume 2, London 1973
- Voegelin, Eric: *Nová věda o politice*, *Nová věda o politice*, přeložili Tomáš Suchomel a Ivo Lukáš, Brno 2000
- Warner, Sam Bass, *The Urban Wilderness. A History of the American City*, New York 1972
- Wehler, Hans-Ulrich, *Modernisierungstheorie und Geschichte*, Göttingen 1975
- Welsch, Wolfgang, *Estetické myslenie*, přeložil Ladislav Kiczko, Bratislava 1993
- Welsch, Wolfgang, *Naše postmoderní moderna*, přeložili Ivan Ozarčuk a Miroslav Petříček, Praha 1994
- Wiener, Martin J., *English Culture and the Decline of the Industrial Spirit 1850 – 1980*, Cambridge 2004
- Wolmar, Christian, *The Subterranean Railway: How the London Underground Was Built and How It Changed the City Forever*, London 2004

Souhrn:

Cílem této práce je formulace otázky, zda lze z konkrétních historických souvislostí čtyř evropských velkoměst 19. a 20. století, Londýna, Paříže, Berlína a Vídně a v odůvodněných a častých případech s přihlédnutím i k řadě jiných měst, vysledovat rozdílné strategie sídelní dynamiky. Tato práce se tedy rigidně nadržuje pouze vybraných velkoměst – Londýna, Paříže, Berlína a Vídně, ale do srovnávání vstupují i další města vždy, když je to vzhledem k logice výkladu nutné. Často si právě výkladová linie vynutila komparační asymetrii, aby se udržela celistvost interpretace určitého jevu. To se rovněž týká i pořadí čtyř hlavních srovnávaných velkoměst, jejichž sled je odlišný v každé kapitole. Téma je rozčleněno do několika subtémat: urbanizace jako jeden ze základních rysů 19. století, chronotop měst 19. století a zrod urbanistické reflexe, modernizace a industrializace jako konstitutivní momenty zrodu průmyslového města, elektrifikace jako jeden z nejmarkantnějších příznaků urbanizace stále ještě venkovské společnosti 19. století, kanalizace jako neviditelná podzemní civilizace, která přinesla do měst do té doby nebývalý hygienický komfort, změněná (oproti 19. století) podoba měst 20. století a konečně postmoderní tečka za zbytnělými ambicemi moderny. Zrod urbanismu jako teoretické reflexe souvisel s pronikavou změnou v prostorové, sociální, ekonomické a kulturní skladbě měst. Těžištěm práce je však komparace čtyř důležitých urbanistických strategií: haussmannizace Paříže, asanace Londýna, cesta k Velkému Berlínu a výstavba Ringstrasse ve Vídni. Kapitola Zrod průmyslového města se zabývá koncepty modernizace a industrializace jako součástmi urbanizačního procesu. Oproti urbanismu 19. století se urbanistická teorie ve 20. století interdisciplinovala a především internacionalizovala, jak je doloženo institucionalizováním urbanistických problémů. Předposlední kapitola se zabývá přeměnou moderního konceptu v postmoderní dohru a

poslední shrnuje v otevřeném závěru odlišnosti urbanistických strategií při pozorovatelné shodě.

Summary:

The primary aim of this work is to formulate the question, whether one can assume that is possible from the concrete historical context of some European cities in 19th century and 20th century taking account of the cities from another cultural territories to deduce typology of policies of urban dynamics of the European large cities in the 19th century and 20th century. Despite of title this work don't keep to select large cities strictly only – London, Paris, Berlin, Vienna. The work begins in Introduction by delineating historic method and topic. Subject of this work can be resume like this: urbanisation as primary meaning of 19th century, chronotop of cities in the 19th century and emergence of urbanism and town planning, i. e. idea that cities require particular diagnostic tools and conceptual language, modernization and industrialization founding origins of industrial cities, the most important infrastructure networks – electricity and sewage –as multiple impacts on urban forms and practices, appearance of cities in the 20th century and at long last postmodernist epilogue. The focal point of this work is comparison of four urban strategies: haussmannization of Paris, redevelopment of London, the road to Great Berlin a building of Ringstrasse in Vienna. In broad terms, urban theory constitutes a series ideas about what cities are, what they do a and how they work. This work focuses attention in urban strategy through this the most influential urban theories. Investigates the ways of Western ideas of urban society. In comparison with city-planning in 19th century is that in 20th century more interdisciplinary and international. The penultimate chapter is concerned with change of conception of modern city in post-modern epilogue. The closing chapter rounds up differences in urban strategy.

